NR 11 (1184) ● 17 MARCA 1974 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

SZD 40X – „Halny" – doświadczalny, dwumiejscowy szybowiec rekordowy o największej z dotychczasowych polskich konstrukcji szybowcowych rozpiętości – 20 metrów. „Halny", choć mieszanej konstrukcji – laminaty, drewno, metal – to, obok „Jantara", przykład możliwości, które niesie „szklana" technologia. Jej właśnie poświęcamy publikację na str. 8–9.

Zdjęcie: A. ZIEMIŃSKI

Na horyzoncie

Wrocław, który po stolicy jest najprężniejszym ośrodkiem lotniczym w kraju, znany zresztą dobrze z wielu ogólnopolskich inicjatyw lotniczych (m. in. rajdy samolotowe dziennikarzy i pilotów, Klub Twórców Lotniczych), dał teraz o sobie znać ponownie z małego ekranu telewizyjnego. Od stycznia bowiem ukazuje się co miesiąc w programie II TV, nadawany przez Wrocławski Ośrodek Telewizyjny, program pt. „MAGAZYN LOTNICZY" mający charakter popularno-techniczno-naukowy. W lutym wystartował natomiast w programie I TV program przeznaczony dla młodych widzów pt. „SKRZYDŁA", przygotowany przez tenże Wrocławski Ośrodek Telewizyjny. Ma on być emitowany co dwa miesiące.

Niezwykła to inicjatywa wrocławskiej telewizji, którą witamy z uznaniem. Wydaje się, że zachętą do tego, rzec by można, zdynamizowanego działania wrocławskich entuzjastów lotnictwa z telewizji stał się zeszłoroczny sukces znakomicie realizowanego „Skrzydlatego lata", nadawanego w letnim programie „Teleferii", za które twórcy magazynu z Wrocławskiego Ośrodka Telewizyjnego zyskali należny im aplauz młodej telewidowni z kraju. Dodajmy, że i „Skrzydlata" wyróżniła zespół realizatorów tego magazynu honorowym wyróżnieniem roku — „Błękitnymi Skrzydłami 1973".

Zadowolenie z powstania dwóch stałych cyklicznych magazynów o tematyce lotniczej w obydwu programach telewizji mogłoby być pełne gdyby nie pewne nasze obawy — czy aby wrocławiakom starczy sił. Rywalizacja obydwu zespołów w jednym ośrodku może być z pewnością uważana za rzecz chwalebną. Kryje w sobie jednak niebezpieczeństwo rozproszenia sił i środków.

Nie spieszymy się zbytnio z krytyką „Magazynu Lotniczego" i „Skrzydeł". Na razie są one bowiem na rozruchu. Pragniemy jednak zauważyć, iż styczniowy program „Magazynu" był raczej słaby — zbyt reklamowy. Drugi w lutym już lepszy, na dobrym poziomie. Mało atrakcyjny był pierwszy lutowy program dla młodych widzów „Skrzydła" — przegadany. No, ale to początki.

Dlaczego wyrażamy obawy, czy aby wrocławiakom starczy sił? Otóż dlatego, ponieważ cykliczne magazyny lotnicze w telewizji mają już swoją historię i nie zawsze zbyt długi staż. Były już bardziej lub mniej udane telewizyjne mecze między aeroklubami (m. in. jeden także we Wrocławiu). Skończyły się. Próbę realizacji stałego magazynu lotniczego podjął swego czasu Poznański Ośrodek Telewizyjny, ale bez powodzenia. Najdłużej, bo ponad półtora roku, szedł co miesiąc w programie ogólnopolskim TV z Łodzi program „W przestworzach, czyli ciekawe opowieści lotników". Ale i ten się skończył w 1969 r. Godzi się też przypomnieć, że nie tak dawno, bodajże na przełomie lat 1972/73, Warszawa realizowała już „Magazyn Lotniczy" w programie II. Skończyło się na kilku programach.

Wrocławski Ośrodek Telewizyjny zaczął więc od nowa, i to na raz dwoma magazynami w dwóch programach, z rozmachem. Więc żeby sił starczyło, warto może skorzystać z dawnych doświadczeń. I być może, mamy nadzieję, że jest to zapowiedź powstania we Wrocławskiej TV specjalnej stałej redakcji lotniczej.

My w każdym razie jesteśmy za. Realizatorom obydwu magazynów lotniczych TV życzymy powodzenia i przede wszystkim wytrwałości.

IKARUS

Z LOTU PO KRAJU

● **LETNI** rozkład na liniach zagranicznych LOTU, obowiązujący od 1 kwietnia do 31 października (linie sezonowe nad Adriatyk i Morze Czarne oraz do Kijowa — od połowy maja), przewiduje dość znaczny wzrost zaoferowania przewozowego na liniach do Europy zachodniej, wyrażający się głównie większym udziałem w obsłudze tych linii dużych samolotów Il-62. Będą one w sezonie letnim latały 3 razy do Moskwy, Paryża i Londynu, 2 razy do Frankfurtu i 1 raz do Rzymu.

★

● **W SEZONIE** letnim br. LOT ma wykonywać 120 lądowań tygodniowo w krajach europejskich, 7 w Azji, 3 w Ameryce Północnej i 1 w Afryce. 7 razy w tygodniu samoloty LOTU latać będą do Moskwy, Frankfurtu, Budapesztu i Konstancy, 6 razy do Paryża, Wiednia i Berlina, 5 razy do Londynu i Burgas, 4 razy do Pragi i Kopenhagi. Pozostałe porty zagraniczne obsługiwane będą 2—3 razy tygodniowo (3 loty tygodniowo wykonywane będą m. in. do Nowego Jorku). Jedyny wyjątek stanowi Kair, do którego przewidziany jest tygodniowo tylko jeden lot. W tegorocznym sezonie letnim nie planuje się lotów do Nikozji i Zagrzebia.

★

● **W NOWYM** rozkładzie lotów znalazła się planowana warunkowo linia LOTU z Warszawy do Kolonii, stanowiąca po Frankfurcie i Hamburgu trzecie połączenie Polski z NRF. Linia ta będzie prawdopodobnie otwarta w czerwcu br. Rozkład nie obejmuje projektowanej w roku bieżącym nowej linii afrykańskiej, do Algieru i Tunisu (a być może także do Tripolisu), która wymaga jeszcze pewnych uzgodnień.

★

● **W NASTĘPSTWIE** wzrostu cen paliwa lotniczego i związanych z tym uchwał IATA, z dniem 1 marca br. zostały podwyższone taryfy LOTU na liniach zagranicznych o 7% — w takiej samej wysokości, jak na liniach międzynarodowych obcych przewoźników. Wyjątek stanowi na razie linia atlantycka, co do której mają nastąpić wkrótce osobne porozumienia. Z dniem 22 lutego zostały natomiast obniżone o 15% taryfy krajowe na liniach wykazujących mniejszy niż 60% wskaźnik zapełnienia miejsc pasażerskich. Obniżka dotyczy połączeń z Warszawy do Bydgoszczy, Koszalina, Poznania, Rzeszowa i Szczecina. **(O)**

★

● **W GAZECIE** codziennej Wojska Polskiego „Żołnierz Wolności" ukazał się artykuł dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. **Romana Paszkowskiego** pt. „Ideowość, wiedza i nowoczesna technika źródłem wysokiej gotowości bojowej". Dowódca Wojsk OPK stwierdził w nim m. in., że w 1973 r., w wyniku gospodarności i troski kolektywów żołnierskich o pełną realizację tzw. kompleksowych programów oszczędnościowych, w skali Wojsk OPK uzyskano konkretne efekty oszczędnościowe na kwotę prawie 100 milionów złotych.

★

● **ZAŁOGA** Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie, po przeanalizowaniu swoich możliwości, postanowiła dostarczyć w tym roku dodatkową produkcję wartości przeszło 20 milionów złotych.

★

● **W LUTYM** br. przebywał w Warszawie mgr inż. **Henryk Millicer,** wybitny polski konstruktor lotniczy mieszkający obecnie stale w Australii, o którego światowych sukcesach w konstrukcji samolotów lekkich pisaliśmy w nr. 51—52 z 1973 r. W czasie swego pobytu w stolicy miał on kilka wykładów w Instytucie Techniki Lotniczej i Hydroaerodynamiki Politechniki Warszawskiej, na zaproszenie którego przyjechał. Znalazł również czas, aby odwiedzić naszą redakcję. Rozmowę z inż. Millicerem opublikujemy w jednym z następnych numerów.

★

● **SAMOLOT LOTU** Il-18 przewiózł na swym pokładzie z Warszawy do Wenecji (19 lutego) blisko 200 młodych byczków. Był to jeden z pierwszych lotów w akcji przewozu półtoramiesięcznych cielaków do Włoch, która trwać będzie do końca września br. Przewiduje się ok. 300 lotów z tego rodzaju ładunkiem.

★

● **W ŁÓDZKIM** Pałacu Młodzieży czynna była z okazji Dnia Armii Radzieckiej wystawa modeli radzieckiego sprzętu wojskowego. Na wystawie pokazano m. in. 30 modeli samolotów z okresu drugiej wojny światowej, wyrzutnie rakietowe i modele statków kosmicznych.

★

● **Z DNIEM** 1 marca zostało zamknięte dla ruchu lotnisko Ławica w Poznaniu, na którym będą przeprowadzane prace remontowo-modernizacyjne (nowa nawierzchnia pasa startowego, powiększenie płyty peronowej itp.). Na okres kilku miesięcy Poznań został pozbawiony komunikacji lotniczej, czynna ona będzie jedynie w okresie **MTP** w czerwcu i we wrześniu.

★

● **SYGNALIZUJEMY** nowości wydawnicze. W ramach Biblioteki Klasyki Polskiej i Obcej (WL) ukazały się znakomite opowiadania lotnicze (2 wydanie) pt. „Nocny lot. Ziemia, planeta ludzi. Pilot wojenny". Str. 354, cena 35 zł. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności wydały dla skoczków i instruktorów spadochronowych książkę „Szkolenie i wyczyn w spadochroniarstwie" (tłum. z rosyjskiego). Str. 403, cena 45 zł. W serii „Miniatury" ukazała się nakładem Wydawnictwa Lubelskiego książeczka **W. Szymczyka** „Powietrzne asy", o radzieckich pilotach 2 armii powietrznej (m. in. o Pokryszkinie). Str. 128, cena 8 zł.

★

● **Z UDZIAŁEM** przedstawicieli zainteresowanych władz i instytucji, 27 lutego br. odbyło się posiedzenie Rady Naukowej Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie. Przedmiotem obrad był przyszły kształt szkolenia kadr dla lotnictwa wojskowego, w świetle powszechnej reformy oświaty i szkolnictwa w Polsce.

★

● **W UZNANIU** zasług dla szkolnictwa, Ministerstwo Oświaty i Wychowania przyznało Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie Medal Komisji Edukacji Narodowej.

ZMARŁ

22 lutego 1974, **STANISŁAW ZIACH,** ppłk pilot w stanie spoczynku, członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **W dwóch** wielkich biurach konstrukcyjnych, pod kierunkiem G. Nowożyłowa i A. Jakowlewa, trwają prace nad przygotowaniem do seryjnej produkcji dwóch nowych prototypów radzieckich samolotów pasażerskich. Pierwszy — to Il-86, który z 350 pasażerami rozwijać będzie prędkość 850-920 km/h. Znajdzie on zastosowanie na najbardziej przeciążonych liniach krajowych. Drugi samolot — to Jak-42. Zabierać on będzie 120 pasażerów i zastąpi stopniowo wysłużone Tu-134 i An-24.

★

■ **Arabia** Saudyjska, w zamian za dostawy do Francji w ciągu 3 lat ropy naftowej, otrzyma od Francji sprzęt wojskowy, m. in. 38 samolotów „Mirage".

★

■ **W Europie** zachodniej najwięcej śmigłowców cywilnych znajduje się w Wielkiej Brytanii — 185. Do grona państw zasobnych pod tym względem należą również: NRF — 115 śmigłowców, Francja — 106, Włochy — 88, Szwecja — 58, Hiszpania — 54. W dalszej kolejności idą: Norwegia — 34, Szwajcaria — 32, Dania 22, Holandia — 16, Austria — 14, Belgia — 11, Finlandia — 9, Jugosławia — 8, Grecja — 6, Irlandia — 6, Portugalia — 3, Islandia — 1.

★

■ **Karin Rieger** (30 lat) jest pierwszą w NRF kobietą, która uzyskała licencję zawodowego pilota śmigłowcowego. Zatrudniona jest w przedsiębiorstwie Heli-West, jako pilot śmigłowców kontrolujących nafto- i gazociągi, linie wysokiego napięcia oraz pilotuje maszyny dowozowe. Wylatała do tej pory 1300 godzin i obecnie stara się o licencję instruktora pilotażu.

★

■ **W roku** 1950 na milion godzin lotu samolotów przypadało 0,54 śmiertelnej ofiary, obecnie współczynnik ten jest jeszcze mniejszy i wynosi zaledwie 0,2. Najbezpieczniejszym szlakiem jest szlak Europa — Ameryka. Dane te mówią, że komunikacja lotnicza jest wielokrotnie bezpieczniejsza niż kolejowa, samochodowa czy wodna.

★

■ **Automatyczny** system rezerwowania biletów „Syrena", uruchomiony w dyrekcji „Aeroflotu" w Moskwie, obsłuży w br. 5 mln podróżnych. „Syrena" zwiększyła wydajność pracy kasjerów 2-3-krotnie.

★

■ **Pięć rekordów** międzynarodowych ustanowili radzieccy lotnicy na samolocie — amfibii M-12 „Czajka". Są to: odległość przelotu po trasie zamkniętej — 2 581 km (w wariancie wodnosamolotu — start z wody i lądowanie na wodzie), odległość przelotu po trasie zamkniętej — 2 562 km (w wariancie amfibii — start z wody, lądowanie na ziemi), prędkość — 548 km/h na trasie zamkniętej o długości 2 000 km, z ładunkiem 2 ton (w wariancie wodnosamolotu), prędkość — 479 km/h na tej samej trasie, ale z ładunkiem 5 023,7 kg oraz prędkość 488 km/h na tej samej trasie, z ładunkiem 5 014,8 kg (w wariancie amfibii).

★

■ **Towarzystwo „Pan American"** zmniejsza w roku bieżącym zaoferowanie na linii północnoatlantyckiej o 15% spodziewając się, że spadek przewozów nie będzie większy niż o 7 — 8%. Wśród 7 miast europejskich, do których „Pan American" ma zamiar zawiesić loty regularne, wymienia się Belgrad i Bukareszt.

★

■ **Zakłady Lockheeda** podjęły na zlecenie Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego USA prace nad skonstruowaniem specjalnego, automatycznie sterowanego ciągnika do holowania samolotów z miejsca postoju na start. Jeden z gotowych już projektów przewiduje poruszanie się ciągnika po szynach.

★

■ **Jaką maksymalną drogę** w samolocie może przebyć stewardesa w ciągu tygodnia? Próbie tej poddała się p. Michelle Smith z „British Airways", osiągając w lotach z Londynu do Aten, Malagi, Tel Awiwu, Hamburga i Kopenhagi ogólny dystans 68 824 km.

★

■ **W związku z niedostatkiem** paliw, w niektórych krajach europejskich wprowadzony został zakaz zaopatrywania w materiały pędne samolotów obcych, wykonujących tylko lądowania techniczne oraz zostały ograniczone przydziały paliwa dla samolotów czarterowych. Zarządzenia te wywołują reakcję w krajach, w których podobne ograniczenia nie obowiązują. Zmniejszenie o połowę zaopatrzenia jednego z włoskich samolotów czarterowych w porcie londyńskim spowodowało natychmiastową reakcję władz włoskich w postaci ograniczenia o 50% zaopatrzenia w paliwo samolotów czarterowych czterech towarzystw brytyjskich. W następstwie tego ograniczenia około 1300 turystów musiało zrezygnować z podróży lotniczej do Włoch.

★

■ **Celem zmniejszenia kosztów** eksploatacyjnych i zahamowania dalszego wzrostu taryf lotniczych, szereg amerykańskich towarzystw przewozu lotniczego podjęło akcję zmierzającą do ograniczenia lub nawet całkowitego zaniechania (na krótkich liniach wewnętrznych) bezpłatnego żywienia pasażerów na pokładzie samolotów.

★

■ **Największy port lotniczy Europy,** londyński Heathrow, obsłużył w roku ubiegłym 20,3 mln pasażerów, paryski Orly — 14,4 mln (łącznie z Le Bourget — 17,1), port lotniczy Frankfurtu — 11,4 mln, Zurychu — 6,2, Wiednia 1,9 mln.

★

■ **Chiny** zawarły umowę o komunikacji lotniczej ze Szwajcarią. Przewiduje ona otwarcie linii „Swissairu" z Genewy do Szanghaju i Pekinu.

★

■ **Na wewnętrznych liniach czechosłowackich** wprowadzone zostały samoloty radzieckie Jak-40.

★

■ **Malev** rozpoczął eksploatację samolotów Tu-154. Samoloty tego typu latają już na liniach bułgarskich.

(O)

LOTNICTWO SPORTOWE NA NOWYM ETAPIE

WARSZAWA. Krakowskie Przedmieście 16 lutego 1974. Dzień jest ciepły i słoneczny. Ostatni delegaci i zaproszeni goście zajmują wolne miejsca na sali obrad. Wszyscy otrzymali pamiątkowe notatniki i znaczki zjazdowe. Na ścianie frontowej sali duży napis: **X Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL.** Po lewej stronie zatknięty sztandar APRL. Zbliża się godzina 12. Za stołem prezydialnym staje prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.** Otwiera Zjazd, a następnie wita 111 delegatów reprezentujących kluby regionalne. Wita także zaproszonych gości, a m. in. zastępcę kierownika Wydziału Organizacyjnego KC PZPR **Jana Pawlaka,** wiceministra Komunikacji gen. dyw. pil. **Jana Raczkowskiego,** zastępcę szefa GZP WP gen. bryg. **Henryka Koczarę,** dowódcę Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Henryka Michałowskiego.** Oklaski.

Gen. Władysław Jagiełło proponuje wybór prezydium Zjazdu. Delegaci wyrażają zgodę jednogłośnie. Wśród zajmujących miejsca za stołem prezydialnym widzimy m. in.: **Jana Chylińskiego** i **Stanisława Skalskiego,** znakomitych sportowców: **Pelagię Majewską, Edwarda Makulę, Jana Wróblewskiego** i **Franciszka Kępkę** jak również seniorów lotnictwa inż. **Michała Scipio del Campo**, prof. **Franciszka Janika** i **Pawła Zołotowa.**

Pierwszy z trzech wybranych przewodniczących obrad Zjazdu obejmuje prowadzenie. Jest nim znany autor książek lotniczych **Wacław Król,** prezes Klubu Seniorów Lotnictwa w Poznaniu. Przyjęto proponowany porządek dwudniowych obrad Zjazdu.

Następuje uroczyste wręczenie odznaczeń. Otrzymało je kilkadziesiąt osób. Odznaczeniami państwowymi dekorował wiceminister **Jan Raczkowski.** Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali m. in. **Edward Makula, Kazimierz Chorzewski, Kazimierz Góralewicz, Zbigniew Kwaśniewski.** Odznaczenia przyznane przez MON wręczył gen. **Henryk Michałowski;** sportowe — zastępca przewodniczącego GKKFiT **Bogusław Ryba;** aeroklubowe — gen. **Władysław Jagiełło.**

Odczytany list premiera **Piotra Jaroszewicza** (publikujemy go powyżej), skierowany do uczestników Zjazdu, spotkał się z żywym przyjęciem obecnych na sali.

Z kolei powołano robocze komisje Zjazdu. Przewodniczącymi poszczególnych komisji zostali: mandatowej — **Stefan Mrozowicz** (Toruń), wnioskowo-uchwałowej — **Sławomir Kwiatkowski** (Katowice), wyborczej **Zbigniew Suchański** (Kielce), statutowej — **Stanisław Kaczmarczyk** (Rybnik) i odwoławczej — **Bolesław Ahl** (Grudziądz).

Po przerwie obiadowej obradom przewodniczył prezes Aeroklubu Łódzkiego **Mieczysław Augustyniak.** Zabrał głos dyrektor PLL LOT inż. **Włodzimierz Wilanowski.** W ciepłych słowach powitał uczestników Zjazdu i życzył im owocnych obrad. Na zakończenie swego wystąpienia przekazał od załogi PLL LOT Aeroklubowi PRL piękny model samolotu Il-62.

Referat sprawozdawczo-programowy, jako wprowadzenie do dyskusji wygłosił prezes APRL gen. **Władysław Jagiełło.** Mówca m. in. stwierdził, iż okres czteroletniej kadencji okazał się trudny (7.12.69—16.2.74). Zwrot w życiu narodu zapoczątkowany przez uchwały VII i VIII Plenum KC PZPR był dla stowarzyszenia wydarzeniem, które otworzyło nowe perspektywy rozwojowe dla lotnictwa sportowego. W minionej kadencji APRL umocnił więź ze społeczeństwem, wyzwolił wiele energii i zdynamizował swe siły, spełniał ważne zadania na rzecz gospodarki narodowej. Aeroklub skupiał na koniec 1973 r. 6 789 członków zwyczajnych, 18 094 członków stowarzyszonych, 154 członków honorowych, 886 członków popierających. 711 modelarni lotniczych zrzeszało 20 104 członków. Łącznie aeroklubów jest 40. Powołano dwa nowe kluby: Aeroklub „Orląt" w Dęblinie oraz Aeroklub Kętrzyński.

Gospodarka finansowa — pomyślna. Sprawy i problemy socjalno-bytowe były przedmiotem troski APRL. Zwiększyła się opieka lekarska. Poprawiły się warunki pracy. Ogółem przeprowadzono 17 plenarnych posiedzeń Zarządu Głównego APRL oraz 24 posiedzenia Prezydium ZG. Omówiono na nich m. in. sprawy szkolenia, sportu, bezpieczeństwa i higieny lotów, sprzętu jak również zamierzenia stowarzyszenia na przyszłość.

Działalność Aeroklubu PRL cieszyła się uznaniem władz państwowych: w minionej kadencji 61 działaczy otrzymało wysokie odznaczenia państwowe, 337 osób — srebrne i brązowe „Medale za Zasługi dla Obronności Kraju". ZG APRL nadał 372 osobom odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego".

Gen. Władysław Jagiełło zakończył swe wystąpienie serdecznym podziękowaniem wszystkim członkom stowarzyszenia za ofiarną pracę nad rozwojem lotnictwa sportowego.

Następnie sprawozdanie złożyły: Główna Komisja Rewizyjna **(Marian Markowski)** i Główny Sąd Honorowy **(Franciszek Janik).**

Prowadzący obrady udziela z kolei głosu wiceministrowi Komunikacji gen. dyw. pil. **Janowi Raczkowskiemu.** Wystąpienie gen. Jana Raczkowskiego jest rzeczowe, przekonywające, niekiedy analityczne i wybiegające w przyszłość. Komunikatywność poruszanych faktów trafia do serc i umysłów zebranych. Wystąpienie wiceministra przerywane jest często oklaskami na znak aprobaty.

Na wstępie scharakteryzował on sytuację i warunki w jakich rozwija się w naszym kraju budownictwo socjalistyczne. Z kolei wskazał na doniosłość uchwały VI Zjazdu PZPR, treść której utożsamia się z zapaleniem zielonego światła dla lotnictwa.

CIĄG DALSZY NA STR. 4

Warszawa, dnia 15 lutego 1974 roku

PREZES RADY MINISTRÓW

Prezydium X Krajowego Zjazdu
Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej

W związku z odbywającym się X Krajowym Zjazdem Aeroklubu PRL pragnę przekazać Wam, Towarzysze Delegaci, a za Waszym pośrednictwem wszystkim działaczom i pracownikom lotnictwa sportowego, serdeczne życzenia owocnych obrad.

Aeroklub PRL szkoląc młodzież w pięknych sportach lotniczych spełnia ważną rolę społeczną i wychowawczą. Zdobywane sukcesy sportowe w tej dziedzinie rozsławiają polskie skrzydła w kraju i za granicą.

Niech Wasze dotychczasowe osiągnięcia będą twórczym bodźcem w dalszej działalności Aeroklubu PRL, niechaj przyczyniają się jeszcze bardziej do rozsławiania polskiego sportu lotniczego i szybowcowego.

Życzę Wam dalszych sukcesów w pracy wychowawczej, szkoleniowej oraz w działalności sportowej.

Wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski dekoruje znakomitego pilota mgra inż. Edwarda Makulę Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Zdjęcie: B. Koszewski

X ZJAZD AEROKLUBU PRL – 1974

LOTNICTWO SPORTOWE NA NOWYM ETAPIE

Ogólny widok sali obrad Zjazdu Krajowego. Przemawia prezes Aeroklubu PRL, gen. Władysław Jagiełło.

W konsekwencji powstała po raz pierwszy w Polsce — prognoza rozwojowa dla całego lotnictwa cywilnego i całej lotniczej infrastruktury, do 1990 r. włącznie. Przypomniał o decyzji Prezydium Rządu, zalecającej przeprowadzenie Ministerstwu Komunikacji integracji lotnictwa cywilnego. Stwierdził z naciskiem, że jest to decyzja o znaczeniu historycznym, której nie można zaprzepaścić.

Wskazał, iż przejęcie nadzoru nad Aeroklubem PRL (od 1 stycznia 1974 roku) przez Ministerstwo Komunikacji nie rozwiąże wielu spraw i z dnia na dzień nie naprawi popełnionych błędów. Wszystko będzie zależeć od aktywności ludzi lotnictwa, działaczy, inicjatyw i rzetelnej pracy zarówno ZG APRL jak i zarządów poszczególnych klubów regionalnych. Zacytował słowa inż. W. Grossa, z artykułu, który ukazał się w naszym tygodniku, postulującego potrzebę „nowoczesnego myślenia w organizacji szkolenia i treningu".

Spośród najpilniejszych i najważniejszych zadań stojących przed stowarzyszeniem wiceminister widzi rozszerzenie znaczenia i roli aktywu społecznego. Aktyw ten winien wytyczać główne kierunki działania oraz podejmować najważniejsze decyzje, zaś administracja winna wcielać je w życie. Spełniony musi być jednak warunek przy powierzaniu ludziom obowiązków: muszą to być specjaliści legitymujący się rzetelną wiedzą, doświadczeniem i znajomością przedmiotu.

Ponadto wspomniał o sytuacji w szybownictwie, umasowieniu szeregów lotniczych, słabej propagandzie lotniczej, rozwijającym się sporcie spadochronowym, współdziałaniu z organizacjami młodzieżowymi, utworzeniu specjalnego ośrodka dla szkolenia personelu latającego i technicznego oraz wychowaniu młodzieży lotniczej, m. in. poprzez podnoszenie kultury technicznej.

Należy dołożyć wszelkich starań — powiedział na zakończenie — aby Aeroklub PRL z każdym rokiem był organizacją coraz prężniejszą, aby jego członkowie cieszyli się autorytetem w społeczeństwie, a sportowcy swoją postawą i wyczynami rozsławiali nasze skrzydła. Wystąpienie wiceministra Jana Raczkowskiego zebrani nagrodzili oklaskami.

W czasie przerw w obradach rozmawiano i dyskutowano w kuluarach. Tematem były codzienne i najpilniejsze sprawy lotnictwa sportowego.

Po sprawozdaniu komisji mandatowej **(Stefan Mrozowicz)** głos zabiera przedstawiciel Aeroklubu Kieleckiego, który m. in. proponuje ustanowienie w szybownictwie odznaki rubinowej oraz trzyletniego cyklu szkolenia. Wnioskuje, aby kluby otrzymywały atrakcyjne materiały propagandowe oraz aby wprowadzić jednolite ubiory dla kadry etatowej.

Dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Henryk Michałowski** wspomniał o więzi jednostek lotniczych utrzymywanej z aeroklubami oraz ZG APRL. Wskazał również, iż Wojska Lotnicze cieszy dorobek lotnictwa sportowego. W imieniu MON podziękował ustępującemu Zarządowi Głównemu oraz wszystkim działaczom za pracę i osiągnięcia, które są niezaprzeczalnym wkładem w rozwój całego polskiego lotnictwa. Zbliżające się 30-lecie ludowego Lotnictwa Polskiego — stwierdził — winno sprzyjać rozwijaniu aktywności oraz inicjatyw członków organizacji zmierzających do rozwoju i znaczenia lotnictwa w naszym kraju. Przekazał życzenia dalszych osiągnięć dla APRL. Oklaski.

Wiceprezes Aeroklubu Bielsko-bialskiego **Stanisław Fedyszyn** omówił m. in. znaczenie wychowania w lotnictwie, począwszy od modelarni. organizowania pracy w klubie, większego zainteresowania się kołami lotniczymi oraz pilnej potrzeby polepszenia jakości materiałów modelarskich produkowanych w Krośnie.

Prezes Aeroklubu Śląskiego **Sławomir Kwiatkowski** poruszył kilka spraw: integracji i roli aeroklubu, odpłatności za latania, wprowadzenia nowego systemu składek członkowskich, odpłatności za wyżywienie i zakwaterowanie w ośrodkach wyczynowych (z wyjątkiem członków kadry narodowej), oszczędności paliwa. Wiceprezes ZG Aeroklubu PRL **Stanisław Skalski** zwrócił m. in. uwagę na zagadnienia organizacyjne w lotnictwie sportowym wymagające naprawy, przytoczył porównania osiągnięć sportowych, zacytował liczby szkolonych za granicą, podał stany sprzętu. W swym wystąpieniu wykazał troskę o właściwy rozwój lotnictwa sportowego. Prezes Aeroklubu Warszawskiego **Bohdan Jancelewicz** wskazał m. in. na wielkie walory wychowawcze jakimi dysponuje lotnictwo, omówił problem masowości szkolenia młodzieży, jej przyjmowanie na to szkolenie (środki), likwidację lotnisk w obrębie dużych miast i wynikające z tego dla lotnictwa konsekwencje, zmiany stylu pracy Zarządu Głównego, aby z tzw. ciała obradującego zamieniło się w ciało wykonawcze. Na zakończenie stwierdził, iż włączając się do budowy „drugiej Polski" — włączamy się do budowy „drugiej Polski lotniczej". I o tym musimy pamiętać. Oklaski.

Po zreferowaniu przez przewodniczącego komisji statutowej propozycji zmian statutu Aeroklubu PRL zmierzających do zmniejszenia składu członków Zarządu Głównego z 35—37 osób do 17—19 osób, odczytano jednocześnie wniosek 9 aeroklubów postulujący utrzymanie statutu w jego poprzednim brzmieniu. W wyniku głosowania przedstawione zmiany statutu nie zostały zaaprobowane przez wymaganą większość delegatów.

Prezes Aeroklubu ROW **Stanisław Kaczmarczyk** zaproponował rozwijanie szkolenia instruktorów społecznych (np. zaocznie). **Benedykt Boliński** (Inowrocław) wnioskował zaś, aby w trybie pilnym zamówić dla aeroklubów tani samolot szkolny.

Wiceprezes ZG Aeroklubu PRL mgr inż. **Jan Chyliński** w swym dłuższym wystąpieniu omówił wszechstronnie sprawy sprzętowe i problemy organizacyjne stowarzyszenia.

Obrady tego dnia zakończyły się o godzinie 20.10 wystąpieniem prezesa Aeroklubu Bydgoskiego **Adama Kwaśniewskiego** i udzieleniem absolutorium ustępującym władzom Aeroklubu PRL. Gdy wszyscy udali się na kolację, rozpoczęło się posiedzenie komisji wyborczej. Na nim to w oparciu o zgłoszone propozycje ustalono listę kandydatów do władz naczelnych Aeroklubu PRL.

Drugi dzień Zjazdu. 17 lutego 1974 roku. Niedziela, godzina 9. Obradom przewodniczy komendant WOSL w Dęblinie gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski.** Po sprawozdaniu komisji wyborczej i przedstawieniu kandydatur do nowych władz naczelnych APRL, nastąpiło przyjęcie przez delegatów listy kandydatów.

Po wystąpieniu inż. **Wiktora Lei** głos zabrał inż. **Andrzej Abłamowicz.** Mówił na temat bezpieczeństwa latania oraz akrobacji na samolotach o napędzie odrzutowym. Z kolei wystąpił **Wacław Zygmunt,** który w imieniu związków młodzieżowych zgłosił kilka wniosków dotyczących masowości (modelarstwo, obozy lotnicze, latanie).

WŁADZE NACZELNE AEROKLUBU PRL

PREZES – gen. bryg. nawig. Władysław **JAGIEŁŁO**

WICEPREZESI – mgr inż. Jan **CHYLIŃSKI**, doc. dr Bohdan **JANCELEWICZ**

SEKRETARZ GENERALNY – zostanie powołany

SKARBNIK – inż. Andrzej **ABŁAMOWICZ**

CZŁONKOWIE PREZYDIUM – gen. bryg. pil. dr Józef **KOWALSKI**, mgr inż. Zbigniew **PAWLAK**, Wacław **ZYGMUNT**. W skład Prezydium wchodzą ponadto delegaci Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Komunikacji i Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki.

CZŁONKOWIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO – doc. dr Stanisław **ALEKSANDROWICZ** (Poznań), mgr Mieczysław **AUGUSTYNIAK** (Łódź), Jerzy **BEDNARCZYK** (Radom), Benedykt **BOLIŃSKI** (Warszawa), Waldemar **CZYŻ** (Gliwice), Tadeusz **DMYTERKO** (Lublin), mgr inż. Zygmunt **FRANASZCZUK** (Gdańsk), mgr Tadeusz **GAJDA** (Bielsko-Biała), Edward **GLĄB** (Warszawa), ppłk pil. Józef **GROCHOWSKI** (Warszawa), mgr inż. Waldemar **GROSS** (Wrocław), Jan **JAGODZIK** (Białystok), kmdr ppor. Stanisław **KOLASA** (Leszno), mgr Sławomir **KWIATKOWSKI** (Katowice), mgr inż. Wiktor **LEJA** (Warszawa), mgr inż. Edward **MAKULA** (Warszawa), mgr Edwin **ORSZTYNOWICZ** (Toruń), doc. dr Edward **POPIOŁEK** (Kraków), gen. bryg. pil. Julian **PAŹDZIOR** (Jelenia Góra), Włodzimierz **POLESZCZUK** (Opole), płk pil. rez. Stanisław **SKALSKI** (Warszawa), Zbigniew **SUCHAŃSKI** (Kielce), Andrzej **TAJCHMAN** (Częstochowa), Jan **WRÓBLEWSKI** (Bydgoszcz), Henryk **WREMBEL** (Słupsk), Zbigniew **ZIOMEK** (Rybnik), Józef **ZUZAK** (Krosno).

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY – Zygmunt **SROCZYŃSKI** (Łódź)

WICEPRZEWODNICZĄCY – Adam **KWAŚNIEWSKI** (Bydgoszcz)

SEKRETARZ – mgr Roman **JAWOROWSKI** (Kraków)

CZŁONKOWIE – Bolesław **AHL** (Grudziądz), mgr inż. Stanisław **KACZMARCZYK** (Rybnik)

GŁÓWNY SĄD HONOROWY

PRZEWODNICZĄCY – Julian **BUCZAK** (Wrocław)

CZŁONKOWIE – Czesław **CIMOSZKO** (Szczecin), Aleksander **GULBINOWICZ** (Olsztyn), inż. Antoni **MATHEUS** (Gdańsk), Józef **PRZYBYLSKI** (Stalowa Wola), dr Marian **SKARBEK** (Zielona Góra)

Po lewej: Seniorzy lotnictwa, uczestnicy Zjazdu, od lewej — inż. Michał Scipio del Campo, Paweł Zołotow i prof. Franciszek Janik. Po prawej: Czołowi szybownicy, uczestnicy Zjazdu, od lewej — mgr inż. Edward Makula, Jan Wróblewski, Pelagia Majewska i Franciszek Kępka. Zdjęcia: B. Koszewski (4)

Z ważkimi propozycjami wystąpił **Waldemar Gross** (Wrocław). Stwierdził on, iż prognozowanie musi być procesem ciągłym, że winno nastąpić znowelizowanie przepisów dotyczących przedłużania żywotności sprzętu lotniczego, że winno nastąpić reaktywowanie Jeżowskich Zawodów Szybowcowych. Następnie zabrał głos przedstawiciel Aeroklubu „Orląt" w Dęblinie **(Krzysztof Orłowski)**, zapoznając zebranych z działalnością klubu.

Wybrana komisja skrutacyjna (przewodniczący **Remigiusz Jankowski** — Inowrocław) przeprowadziła wybory do władz Aeroklubu PRL. Głosowano jawnie i jednogłośnie (oddzielnie na każdą z trzech zaproponowanych list: ZG, GKR i GSH).

W dalszym ciągu dyskusji prezes Aeroklubu Poznańskiego **Stanisław Aleksandrowicz** zaproponował objęcie modelarstwa lotniczego jednolitą klasyfikacją sportową, oddzielenie modelarstwa lotniczego od propagandy, poprawienie jakości materiałów modelarskich produkowanych w Krośnie. Zaapelował o podniesienie rangi sportu balonowego. Przedstawiciel ZHP **Zdzisław Strzemieczny** proponował, aby młodzież, która z różnych względów nie może latać, mogła rozwijać swe zainteresowania w aeroklubie. Z kolei zabierali głos przedstawiciele Aeroklubu Słupskiego, Krakowskiego, Rzeszowskiego i Pomorskiego.

Przewodniczący komisji uchwał **Sławomir Kwiatkowski** odczytał propozycje uchwały X Zjazdu Krajowego. Po wprowadzeniu uzupełnień uchwała została przyjęta przez delegatów.

W swym wystąpieniu **Bohdan Sinica** (Białystok) zaproponował, aby delegaci na następnym, kolejnym Zjeździe Krajowym, obradowali w zespołach problemowych. Mówił także o szkoleniu teoretycznym oraz przestarzałym programie szkolenia spadochronowego. Po prezesie Aeroklubu Gdańskiego **Zygmuncie Franaszczuku** zabierali głos również **Władysław Sakowicz** (Opole) i **Zygmunt Sroczyński** (Łódź).

W czasie przerwy w obradach ukonstytuowały się: Zarząd Główny, Główna Komisja Rewizyjna i Główny Sąd Honorowy (składy dajemy powyżej).

Następnie przemówienie okolicznościowe wygłosił nowo wybrany prezes Aeroklubu PRL, gen. **Władysław Jagiełło**. Zapewnił on, iż Zarząd Główny będzie realizował zadania wytyczone przez Zjazd. Zaapelował także o aktywność i ofiarność w działaniu do wszystkich członków stowarzyszenia. Podziękował on **Janowi Antoniszczakowi** oraz red. **Jerzemu R. Koniecznemu**, którzy nie weszli w skład nowych władz, za dotychczasową ofiarną działalność w Zarządzie Głównym APRL. Jednocześnie zakomunikował, iż dotychczasowy sekretarz generalny APRL płk dypl. **Stanisław Miler** przechodzi do innej pracy, wyrażając mu jednoczesnie serdeczne podziękowanie za pracę w APRL.

Przewodniczący obrad ogłosił zakończenie Zjazdu Krajowego. Życzył wszystkim delegatom, a za ich pośrednictwem członkom aeroklubów regionalnych, owocnej pracy i piękniejszych niż do tej pory osiągnięć sportowych.

*

X Zjazd otworzył nowy etap rozwoju lotnictwa sportowego. Jego uchwały ujmują najważniejsze zadania stojące przez Aeroklubem PRL. Działalność w zintegrowanym lotnictwie przyczynić się powinna w niedalekiej przyszłości do prężniejszej pracy, polepszenia sytuacji sprzętowej, szeroko pojętej aktywizacji członków i działaczy stowarzyszenia, wreszcie powiększenia ilościowego i jakościowego szeregów organizacji.

Do problemów poruszonych na Krajowym Zjeździe, jak również do uchwały zjazdowej, będziemy niejednokrotnie wracali na łamach naszego tygodnika. **(m)**

UCHWAŁA X KRAJOWEGO ZJAZDU Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej obradującego w dniach 16–17 lutego 1974 r. w Warszawie

X Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, obradujący w jubileuszowym roku 30-lecia Polski Ludowej, ocenia pozytywnie realizację obowiązków statutowych i zadań stowarzyszenia w latach 1970–1973, stwierdzając zarazem dalszy postęp w rozwoju działalności lotnictwa sportowego.

Stworzony uchwałami VI Zjazdu PZPR klimat społecznego zaangażowania oraz dynamiczny i wszechstronny rozwój kraju miał także swoje odzwierciedlenie w działalności Aeroklubu PRL. Uzyskany w minionym czteroleciu wzrost stanu członków, dalszy rozwój zaplecza oraz szersze i skuteczniejsze integrowanie lotnictwa sportowego z gospodarczym rozwojem kraju, jak również działania na rzecz obronności kraju i popularyzacji sportów lotniczych wśród młodzieży, szczególnie w zakresie patriotycznego jej wychowania – świadczą o dużym zaangażowaniu aktywu społecznego i etatowego w działaniu na rzecz poprawy efektywności.

Zjazd ocenia pozytywnie osiągnięcia sportowe, z czego na plan pierwszy wysuwają się uzyskane przez naszych pilotów, skoczków i modelarzy wyniki na skalę międzynarodową.

Z przedstawionych Zjazdowi dokumentów, wystąpień i dyskusji wynika jednakże konieczność dalszej intensyfikacji prac mających na celu dynamiczny rozwój lotnictwa sportowego.

Zjazd zatwierdza „Program działania Aeroklubu PRL na lata 1974–80 i prognozę do roku 1990" i zobowiązuje Zarząd Główny do traktowania tego dokumentu jako podstawowy kierunek działania. Program ten powinien podlegać okresowemu rozliczaniu i korygowaniu w górę wszystkich założeń rozwojowych, w miarę coraz korzystnej bazy społeczno-gospodarczej kraju.

Podstawowym zadaniem dla nowo wybranych władz APRL jest uzyskanie od naczelnych władz państwowych zapewnienia przyznania środków finansowych na zakup samolotów i szybowców na lata do 1980 r. włącznie. W tym celu ZG APRL winien przedstawić miarodajnym czynnikom państwowym szczegółowe potrzeby w zakresie dostaw sprzętu z podaniem możliwości zakupów i terminami dostaw.

W potrzebach dostaw musi być uwzględniona i rozstrzygnięta sprawa zakupu silników do motoszybowców, które pochodzą z importu. Bez załatwienia sprawy tych silników motoszybowce nie będą mogły wejść do użytkowania w jednostkach APRL.

Zjazd zobowiązuje także nowo wybrane władze Aeroklubu PRL do:

– Opracowania i przedłożenia władzom nadrzędnym własnej koncepcji organizacji lotnictwa sportowego w ramach mającej nastąpić integracji lotnictwa cywilnego w całym kraju.

– Poczynienia starań o przyznanie Aeroklubowi PRL należnego mu miejsca w szkoleniu pilotów i skoczków na rzecz całego lotnictwa cywilnego i ustalenie przysługujących z tego tytułu należności finansowych od organizacji i przedsiębiorstw korzystających z usług szkoleniowych stowarzyszenia.

– Dalszego doskonalenia metod działalności społecznej stowarzyszenia i organizacji pracy aparatu etatowego Aeroklubu PRL. Podejmowane w tym zakresie zamierzenia powinny sprzyjać umacnianiu znaczenia i autorytetu czynników społecznych i kolektywów kierowniczych wszystkich szczebli, w tym także komisji specjalnościowych działających przy Zarządzie Głównym. Ważnym czynnikiem w tych przesięwzięciach powinna być umiejętnie realizowana zasada podziału kompetencji między Zarząd Główny, a aeroklubami regionalnymi, w szczególności podniesienia roli, rangi i samodzielności aeroklubów regionalnych w zakresie działalności wyszkoleniowo-sportowej, gospodarczej i spraw kadrowych.

– Stałego rozszerzania współpracy z organizacjami społeczno-politycznymi, szczególnie młodzieżowymi, celem dalszej intensywnej popularyzacji sportów lotniczych w społeczeństwie i stworzenie warunków dla najbardziej wartościowych młodych ludzi do uprawiania sportów lotniczych i pracy zawodowej w lotnictwie polskim.

– Wystąpienia do Ministerstwa Komunikacji i innych organów centralnej administracji o jednoznaczne unormowanie problemów lotnisk w świetle niedostatecznej ilościowo i jakościowo bazy.

– Nieustannego rozwijania działalności w zakresie patriotycznego i internacjonalistycznego wychowywania członków stowarzyszenia, m. in. poprzez ciągłe rozszerzanie i doskonalenie kontaktów sportowych z młodzieżą lotniczą krajów wspólnoty socjalistycznej i pozostałych organizacji lotniczych za granicą.

– Działania w kierunku ciągłego doskonalenia i poszerzania kontaktów Zarządu Głównego i aeroklubów regionalnych z innymi organizacjami gospodarczymi kraju, w tym szczególnie z przemysłem. Rozwijanie usług i innych świadczeń gospodarczych powinno sprzyjać umacnianiu roli Aeroklubu PRL w systemie społeczno-gospodarczym kraju.

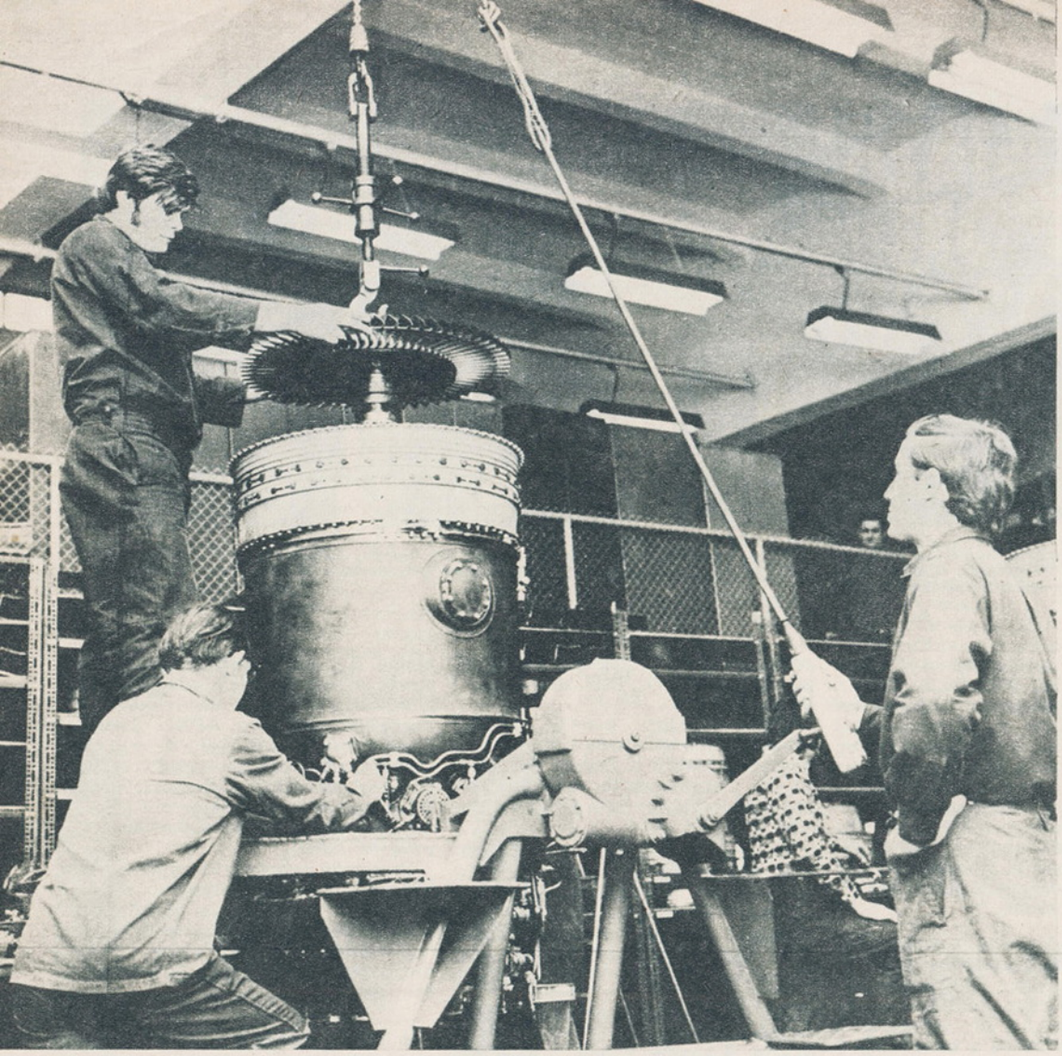
– Usprawniania działalności na odcinku poprawy i bezpieczeństwa lotów i skoków, w czym naczelną pozycję zajmować powinna działalność profilaktyczna.

– Koncentrowania uwagi na poprawieniu działalności ekonomiczno-gospodarczej stowarzyszenia, przy zachowaniu stałej tendencji zwyżkowej rozwoju sportu i wyszkolenia lotnictwa sportowego.

– Wykorzystywania w dalszej działalności APRL uwag i postulatów wynikających z przebiegu obrad X Krajowego Zjazdu APRL. Zarząd Główny po przeanalizowaniu zgłoszonych wniosków i uwag opracuje harmonogram prac i udzieli zainteresowanym wyczerpującej pisemnej odpowiedzi o sposobie ich realizacji.

X Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, pozytywnie oceniając dotychczasową działalność stowarzyszenia w podnoszeniu autorytetu polskiego lotnictwa sportowego na arenie międzynarodowej, zaleca dalsze kontynuowanie tego kierunku działania i zobowiązuje swoich członków do intensywnego działania na rzecz umocnienia roli i znaczenia stowarzyszenia.

Warszawa, 16–17 lutego 1974 r.



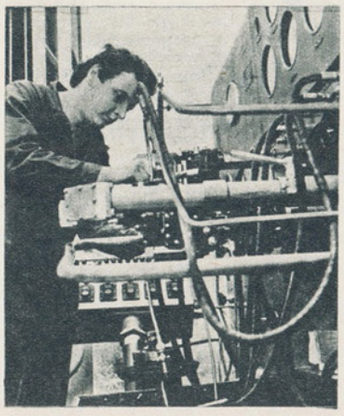
Młodzi adepci techniki lotniczej przy pracy.

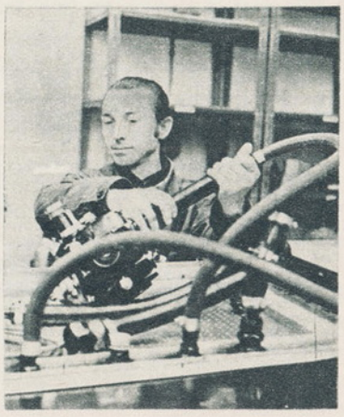
I znowu w locie.

KLINIKA SERCA SAMOLOTU

Zdjęcia: K. Fijałkowski (8), St. Iwan (1) i autora (1).

Silniki widocznych na zdjęciu z prawej samolotów spisują się na medal, ale ich metryki mówią, że trzeba już do LZR.





Jeden z najmłodszych pracowników LZR. Na zdjęciu obok: Robert Filipek, ceniony specjalista wydziału agregatów.

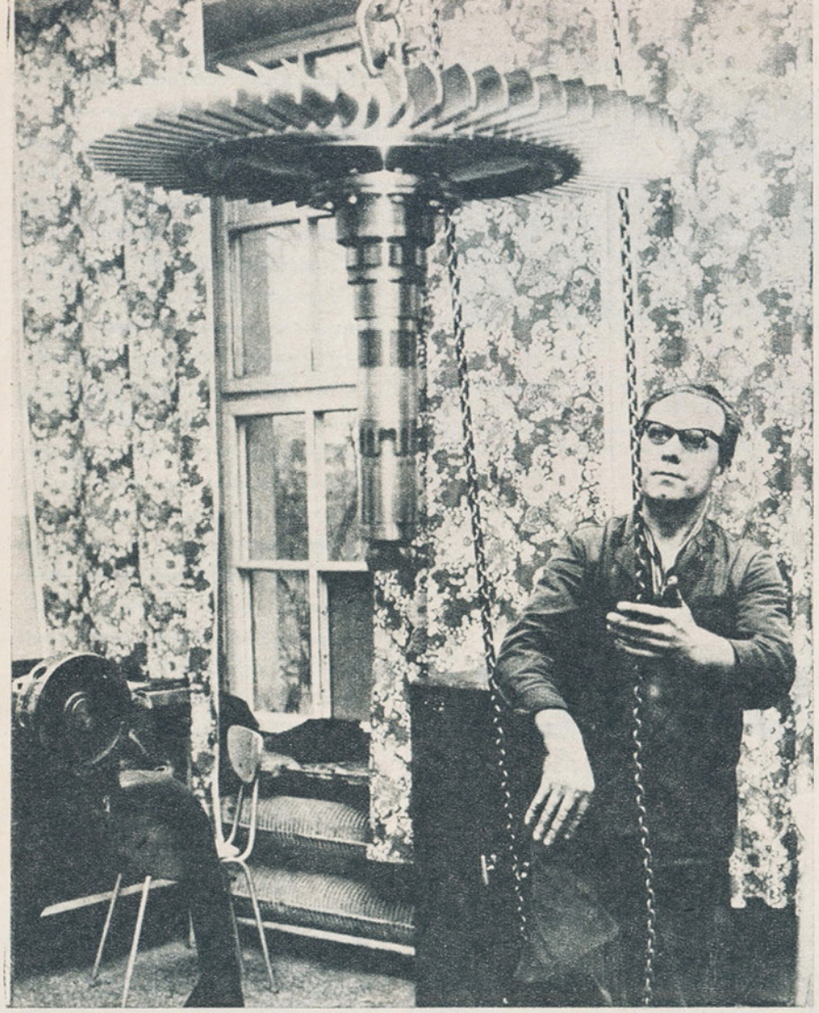
SILNIK samolotu jest jak serce człowieka, gdy zawiedzie... człowiekowi grozi niebezpieczeństwo. Serce samolotu, jak serce pilota, powinno być zawsze zdrowe i w pełni sprawne, chodzi przecież o wartość najwyższą, o życie ludzkie.

Lotnicze Zakłady Remontowe, które tym razem odwiedzamy, są prawdziwą kliniką silników samolotowych. Po ściśle określonym czasie pracy, po osiągnięciu oznaczonej liczby godzin nalotu, czyli po wykorzystaniu z góry przewidzianego i zawarowanego normami resursu, trafia do LZR każdy silnik lotniczy, by przejść tu specjalną kurację odmładzającą. Polega ona m. in. na tak zwanej weryfikacji elementów silnika, usunięciu części zużytych i „zmęczonych", które zastąpione zostają częściami zupełnie nowymi.

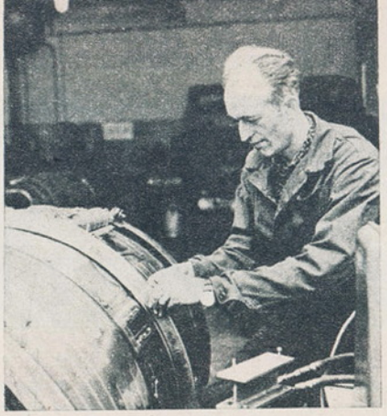
Jest więc naprawa silnika samolotu nie tyle remontem co renowacją, odtwarzaniem jego pełnej sprawności i niezawodności. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, że silnik opuszczający Lotnicze Zakłady Remontowe to już nie ten sam, który tu kiedyś trafił, lecz zupełnie inny, nowy, taki jak te wszystkie, które opuszczają fabrykę, wytwórnię silników. Taki sam, bo odpowiada takim samym kryteriom technicznym, takim samym, jak nowy silnik, parametrom.

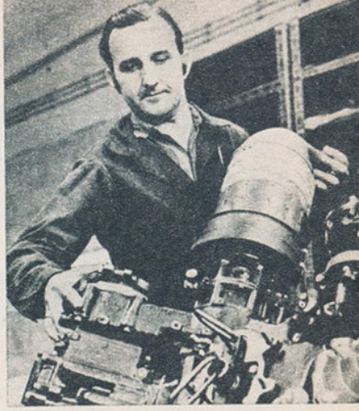
Operacje przeprowadzane w LZR na najważniejszym elemencie samolotu jakim jest silnik wymagają, rzecz jasna, wysokich kwalifikacji zawodowych i długoletniego doświadczenia. Posiada je znaczna część załogi. Około jednej trzeciej kadry specjalistów zatrudnionej w LZR pracuje tu od kilkunastu lat. Są również tacy, którzy jak np. brygadzista **Ryszard Komorowski** z techniką lotniczą mają do czynienia od lat przedwojennych. Komorowski już w latach 1938—39 pracował w znanych zakładach lotniczych AVIA w Warszawie przy ulicy Siedleckiej 63, gdzie produkowano silniki do znanych samolotów typu RWD. Również ojciec Ryszarda przez wiele lat był majstrem w Państwowych Zakładach Lotniczych — PZL.

W Lotniczych Zakładach Remontowych pracuje wielu rezerwistów. Jednym z nich jest przewodniczący Rady Robotniczej, starszy mistrz wydziału remontu agregatów, **Piotr Pacewicz.** Żołnierz I Armii LWP, uczestnik walk o Wał Pomorski i Kołobrzeg. Są i młodsi, którzy służbę

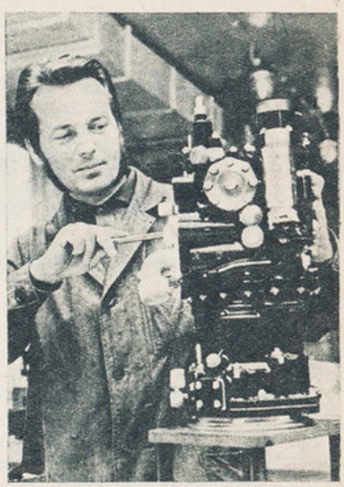


Mistrz w swojej specjalności, Sylwester Nowak, jest wierny technice lotniczej od wczesnej młodości, od 1946 r.





Uwaga! Zaczynamy operację. Brygadzista Jan Kołakowski, jeden z czołowych racjonalizatorów LZR, za długoletnią pracę przy regeneracji silników lotniczych odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi. Z prawej: Absolwent miejscowego technikum, brygadzista Leszek Fotek, do serca samolotu zabiera się z sercem.



Ryszard Komorowski jest dziś brygadzistą w dziale demontażu i weryfikacji agregatów silników odrzutowych. Często przychodzi mu posługiwać się mikroskopem. Z prawej: Zbigniew Orłowski cieszy się opinią wytrawnego wychowawcy młodych kadr zakładu. Jest doskonałym specjalistą.

wojskową ukończyli niedawno, zdobywając właśnie w wojsku zawód mechanika lub technika lotniczego. Do takich właśnie należy pracownik odcinka przygotowania produkcji wydziału agregatów **Robert Filipek**, który w okresie służby wojskowej ukończył Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych w Zamościu, będąc potem w Centrum Szkolenia Lotniczego mechanikiem samolotu odrzutowego. Zdobyte w wojsku kwalifikacje spowodowały, że jest on dzisiaj cenionym specjalistą. Wypada dodać, że cieszy się on uznaniem i zaufaniem w swoim środowisku, o czym świadczy fakt, że został wybrany na sekretarza oddziałowej organizacji partyjnej.

Doświadczona kadra techniczna i inżynierska stanowi trzon załogi. Jej przedstawicielami są, prócz wymienionych, brygadziści i majstrowie, wzorowi pracownicy LZR: **Sylwester Nowak, Jan Kołakowski, Leszek Fotek, Zbigniew Orłowski** i wielu innych. Ryszard Komorowski jako żołnierz AK walczył w Powstaniu Warszawskim, weteran frontowy Piotr Pacewicz jest oficerem rezerwy. Zbigniew Orłowski zanim został brygadzistą służył w „Czerwonych Beretach" — był żołnierzem 6 Dywizji Powietrzno-Desantowej. Sylwester Nowak, który w 1946 roku ukończył Techniczną Szkołę Lotniczą — TSL, jest mistrzem techniki lotniczej w swojej specjalności.

To właśnie pod kierunkiem tej doświadczonej kadry pracują młodzi technicy i mechanicy, którzy ukończyli technikum mechaniczne lub mechaniczno-elektryczne, bądź zasadniczą szkołę zawodową. Chętnie przyjmowani są do pracy w LZR rezerwiści, którzy odbywali służbę wojskową w jednostkach lotniczych. Wszyscy pracownicy LZR mogą podwyższać swoje kwalifikacje zawodowe w funkcjonującym od wielu lat na terenie zakładów Technikum Lotniczym lub na studiach zaocznych. Już sama praca w zakładach stwarza, dzięki pomocy ze strony starszej kadry, dużą możliwość podnoszenia kwalifikacji i samokształcenia. W brygadach Komorowskiego, Orłowskiego i innych wielu młodych pracowników pracuje i uczy się, zdobywając średnie lub wyższe wykształcenie techniczne. Uposażenie w grupach od piątej do dziewiątej, w zależności od posiadanych kwalifikacji oraz wydajności i jakości pracy, daje pełną rekompensatę pracownikowi, nie mówiąc już o satysfakcji z dobrze wykonanej roboty. Bo trzeba wiedzieć, że w LZR ściśle, ze zrozumiałych względów, przestrzegane jest hasło DO-RO. Liczy się tylko dobra dobota i wysoka jakość.

Utalentowana i ofiarna jest załoga Lotniczych Zakładów Remontowych. Świadczą o tym m. in. liczne projekty racjonalizatorskie, które przyniosły w skali rocznej milionowe oszczędności. Konferencja Samorządu Robotniczego LZR włączając się w ogólny nurt zwiększenia tempa, postanowiła wnieść poważny wkład do Banku 30 miliardów w kwocie blisko dwa i pół miliona złotych. Zobowiązanie to, podjęte na początku roku przez całą załogę, zostało w pełni wykonane. Brawo dzielna załoga LZR!

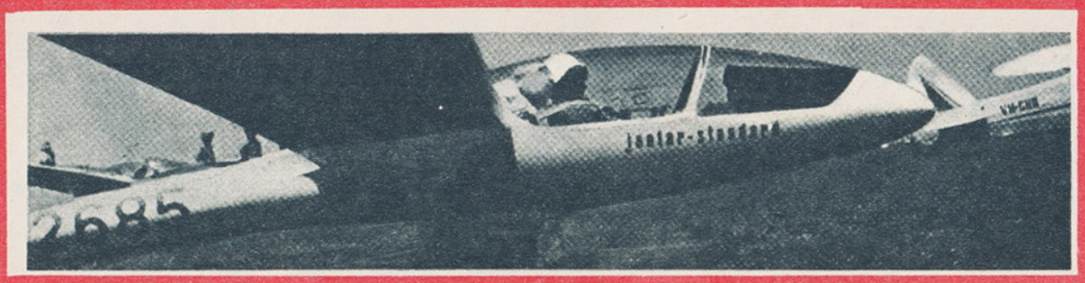
W potężnej klinice, gdzie odradzają się serca samolotów, wre wytężona praca. Łoskot głuszy słowa, ale ludzie rozumieją się tu doskonale, wiedzą co znaczy remont silnika lotniczego, znają cenę jaka kryje się za jego najmniejszą nawet niesprawnością w czasie lotu. Można bez przesady stwierdzić, że tu w zakładach, podobnie jak w całym przemyśle lotniczym, toczy się nieustanna batalia o bezpieczeństwo latania, o bezpieczne powroty lotników na ziemię. Ta świadomość buduje ludzi, rodzi ich solidarność w dążeniu do jednego celu, budzi głębokie poczucie zakładowego patriotyzmu. Załoga LZR stanowi jedną wielką rodzinę, stosunki między ludźmi są więcej niż przyjacielskie. To co łączy byłych partyzantów i żołnierzy frontowych — dziś majstrów i brygadzistów, z ich młodszymi towarzyszami pracy, jest silniejsze od wszelkich przeciwności, które czyhają na samolot i silnik lotniczy w locie.

„Ludzie budują silniki — silniki budują ludzi", takie hasło widnieje w jednej z hal montażu głównego. Odzwierciedla ono w zupełności atmosferę panującą w tej klinice pełnej silników, przy których pracują ludzie. Bo tak jest istotnie, ludzie chodzą tu zbudowani dziełem, którego dokonują, są dumni ze swej pracy. Na stanowiskach pracy widać ludzi skupionych, myślących, z rysującą się na twarzy powagą. Praca, którą wykonują, wymaga maksymalnego skupienia uwagi, najwyższej precyzji. Wyczerpująca to praca, wymagająca wysokiego zdyscyplinowania od każdego pracownika, na każdym stanowisku. Ale jest to jednocześnie zajęcie dające wiele satysfakcji i zadowolenia. Zakłady, pracujące na rzecz sprawności i gotowości bojowej naszego lotnictwa oraz bezpiecznego wykonywania zadań szkoleniowych w powietrzu, przysparzają państwu poważne efekty ekonomiczne. Warto np. nadmienić, że zadania bieżącego roku, przy zmniejszonym o 1,8 proc. zatrudnieniu, zwiększono o 5 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym, co sprawia, że planowe zadania 1973 r. przekroczone zostaną o 0,9 proc. Wypada ponadto wspomnieć, że wskaźniki te osiągnięto mimo pewnych trudności, które wynikają głównie z opóźnienia dostaw pewnej grupy, nie produkowanych w kraju części zamiennych.

Batalia o wysoką jakość wykonywanych remontów toczy się na każdym stanowisku pracy, na każdym odcinku i bez przerwy. Obok rozpowszechnionej w LZR zasady polegającej na samokontroli wykonanych czynności, rozwija się szeroka działalność profilaktyczna, zmierzająca do zwiększenia odpowiedzialności dozoru technicznego poszczególnych wydziałów produkcyjnych. Podwyższanie standardu remontów i produkcji jest celem stosowanych ostatnio nowych form pracy służb działu kontroli jakości DKJ. Personel DKJ przeprowadza, poza normalnymi kontrolami odbiorczymi, tak zwane kontrole inspekcyjne, doraźne, w wybranych działach i fazach produkcji. Wszystko to w dobrze pojętym interesie samej załogi, dla podniesienia jakości, w celu zmniejszenia do minimum reklamacji, w celu wyeliminowania wszelkich przesłanek wypadku, z myślą o zapewnieniu bezpiecznego latania.

Serce samolotu opuszczające Lotnicze Zakłady Remontowe, zbudowane od nowa i wypieszczone w rękach znakomitych specjalistów, otrzymuje kartę zdrowia, polisę gwarancyjną, wystawioną i poręczoną przez całą załogę LZR. Może to wydawać się rzeczą dziwną, ale w każdym sercu samolotu biją serca ludzi, jest w nim serce załogi, tej załogi, która silnik samolotu zbudowała, tej, która tchnęła w niego życie. Serca samolotów, które przeszły w LZR kurację odmładzającą, rozpoczynają swoje życie od nowa.

BRONISŁAW MORYC



Nicht nur deutsche Piloten, auch deutsche Flugzeuge mischen überall mit: 61 der 67 teilnehmenden Flugzeuge sind deutsche Produktionen. Einzig die Polen rückten mit einem kompletten eigenen Flugzeugpark an, zwei Jantar 1 und zwei Standard-Jantar. Unser Bild zeigt den Standard-Jantar von Kepka auf dem Flugplatz von Walkerie. Kepka hat sich übrigens einen prominenten Helfer in seiner Mannschaft mitgenommen: Den zweifachen Weltmeister Jan Wroblewski. Die Calif A-21 und die PIK 20 (s. S. 22) sind die beiden restlichen „ausländischen" Typen. Bilder: Stevens

Zachodnioniemiecki miesięcznik lotniczy „Der Adler", z którego wycinek zamieszczamy, w lutowym numerze donosi: **„...niemieckie szybowce wodzą rej wszędzie. 61 na 67 uczestniczących w mistrzostwach świata w Australii maszyn jest niemieckiej produkcji. Jedynie Polacy wyłamali się ze swym całkowicie kompletnym sprzętem: dwoma „Jantarami-1" i dwoma „Jantarami-Standard..."**

„Der Adler" nie pisze wszystkiego. Chodzi o to, że przemysł lotniczy NRF – światowy potentat w konstrukcji, produkcji i eksporcie supernowoczesnych szybowców z włókien szklanych, czuje się zaskoczony faktem, iż polscy konstruktorzy i technolodzy zaprezentowali w Australii szklane szybowce o właściwościach porównywalnych, a często wyższych od zachodnioniemieckich. „Der Adler" nie jest jedynym pismem, które to potwierdza. Polskie konstrukcje szybowcowe zadziwiły świat. Przyznają to publikacje w wielu fachowych periodykach lotniczych krajów zachodnich.

Szklana technologia (1)

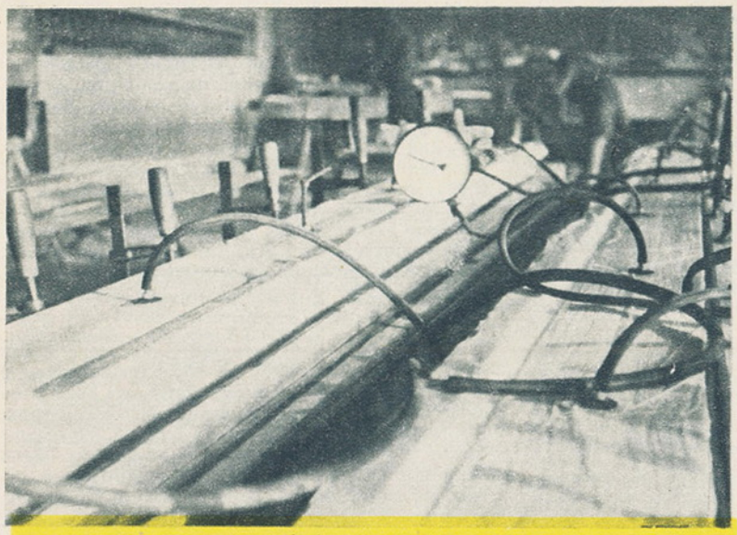
„JANTAR" = SUKCES

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

KAŻDA z załączonych ilustracji — wycinek z „Der Adler" i reprodukcja dyplomów nadanych przez ministra Przemysłu Maszynowego Tadeusza Wrzaszczyka — mogłaby posłużyć za uzasadnienie cyklu artykułów na temat, który umownie określam szklana technologia. Wydaje się jednak, że jeszcze bardziej przekonywające będzie spojrzenie z szerszej płaszczyzny: doświadczenia Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej w technologii wytwarzania laminatów szklano-polistrowych i szklano-epoksydowych pozwalają na kooperację z innymi działami przemysłu lotniczego, a nawet gałęziami przemysłu maszynowego.

W sytuacji, gdy ekonomiczną koniecznością, nie tylko naszej gospodarki, jest prowadzenie oszczędnej polityki surowcowej, gdy, zwłaszcza w przemyśle maszynowym, czyni się wiele, aby obniżyć stałochłonność konstrukcji, a jednocześnie, poprzez podnoszenie jakości, przeciwdziałać bardzo kosztownej w skali kraju korozji, opanowanie szklanej technologii w konstrukcjach lotniczych może być stymulatorem postępu w wielu innych dziedzinach naszego przemysłu.

Oryginalny polski patent: Dźwigary z tzw. rowingu, czyli włókien szklanych. Z prawej: Pierwsza faza produkcji — natryskiwanie formy bezparafinową emalią poliestrową.

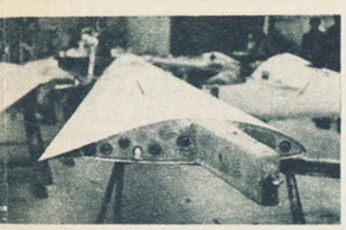


Formowanie laminatowego pokrycia skrzydła metodą podciśnieniową. Utrzymanie właściwego podciśnienia, mierzonego manometrem, zapewnia wierne odwzorowanie kształtu.

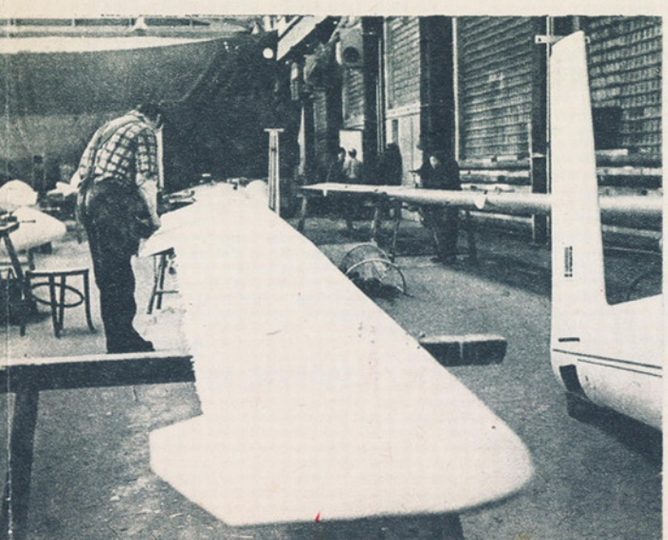
Wracając do tematyki lotniczej, a ściślej — niektórych elementów technologii wytwarzania przede wszystkim szybowców z włókien szklanych, chciałbym zasygnalizować formę i treść dalszych publikacji. W formie — najogólniej mówiąc — związek ilustracji i tekstu. W treści zaś — narodziny szklanej technologii, jej obecne i przyszłe reperkusje w zakresie metod wytwarzania: organizacyjne, materiałowe, naukowo-badawcze i — chyba jedne z najważniejszych — w dziedzinie konsolidacji zespołu ludzi w pracy dla dobra naszego lotnictwa. Współczesna polska produkcja szybowcowa, jej ranga i znaczenie w kraju i poza jego granicami, to bowiem efekt współpracy wielu ludzi i instytucji, a nade wszystko — integracji zaplecza produkcyjnego, technicznego, naukowo-badawczego oraz akwizycji i handlu w jednym Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL.

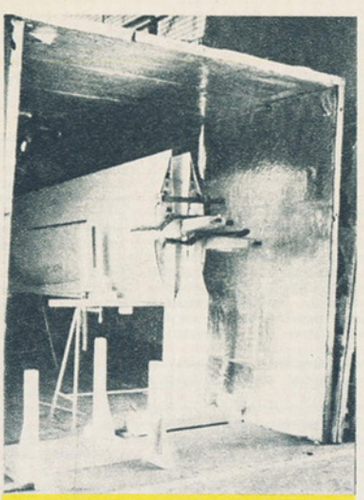
Tyle — wprowadzenia w temat. A teraz, najbardziej skrótowo, hasło „technologia skrzydła z laminatów szklanych" na przykładzie szybowca „Jantar-Standard". Odsyłam do zdjęć i podpisów, opracowanych przy współdziałaniu kierownika Działu Informacji Techniczno-Ekonomicznej Zakładów Szybowcowych mgra inż. Romana Zatwarnickiego.

„Jantar-19" — pierwszy polski szklany szybowiec. Autorem tego zdjęcia jest pilot doswiadczalny mgr inż. January Roman.

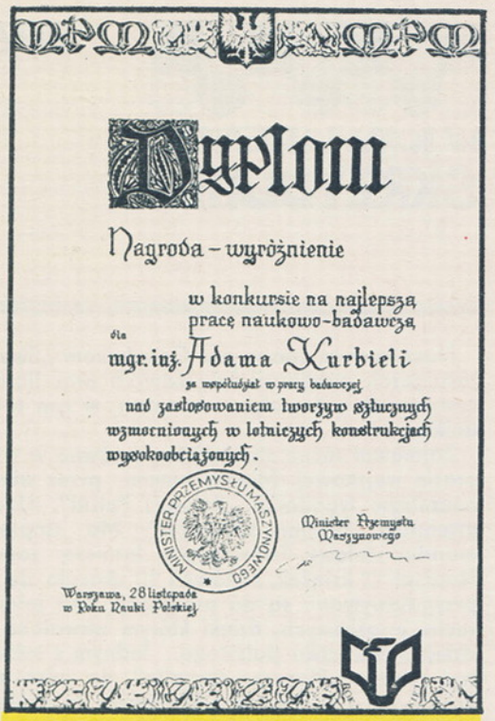


Na dole: Skrzydło „Jantara-Standard" po wyjęciu formy. Z prawej: Przed pierwszym montażem z kadłubem. Z żebra zamykającego wystają końcówki napędów lotek, hamulców i klap.





Znów interesujące rozwiązanie: zwiększenie wytrzymałości skrzydła poprzez wygrzewanie w specjalnej komorze.



Dyplom

Nagroda – wyróżnienie

w konkursie na najlepszą pracę naukowo-badawczą

dla mgr. inż. Adama Kurbieli

za współudział w pracy badawczej nad zastosowaniem tworzyw sztucznych wzmocnionych w lotniczych konstrukcjach wysokoobciążonych.

MINISTER PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO

Minister Przemysłu Maszynowego

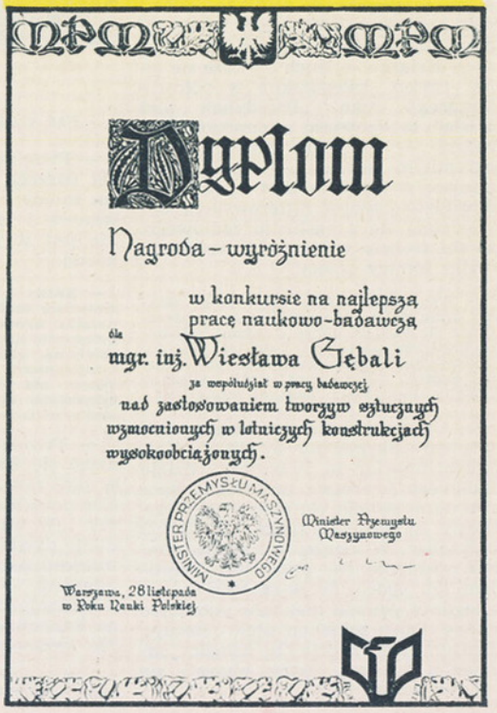
Warszawa, 28 listopada w Roku Nauki Polskiej

Nie bez przyczyny w dyplomach napisano: za **WSPÓŁUDZIAŁ** w pracy badawczej nad zastosowaniem tworzyw sztucznych wzmocnionych w lotniczych konstrukcjach **WYSOKOOBCIĄŻONYCH...**

WSPÓŁUDZIAŁ – bowiem była to praca przykładowo zespołowa: mgr inż. Adam Kurbiel kierował zespołem konstruktorskim, a mgr inż. Wiesław Gębala – zespołem technologów.

Współczesna technika lotnicza już we wstępnej fazie projektowania wymaga ścisłego powiązania doświadczeń konstruktorskich i technologicznych. Wszystkie prace w zakresie postępu technicznego w Zakładach Szybowcowych w Bielsku-Białej prowadzone więc były zespołowo, a podział między grupą konstrukcyjną i technologiczną miał tylko formalny charakter. Niewątpliwa w sukcesie jest także rola i znaczenie Działu Prób w Locie – pilotów doświadczalnych, a jednocześnie inżynierów – współtwórców jeśli nie kształtów, to właściwości lotnych szklanych szybowców.

WYSOKOOBCIĄŻONYCH – bo wymagania wytrzymałościowe, stawiane polskim szybowcom są szczególnie wysokie. Jeśli „szklana" technologia im sprostała, to sprosta zapewne wymaganiom także innych, niekoniecznie lotniczych, konstrukcji.



Dyplom

Nagroda – wyróżnienie

w konkursie na najlepszą pracę naukowo-badawczą

dla mgr. inż. Wiesława Gębali

za współudział w pracy badawczej nad zastosowaniem tworzyw sztucznych wzmocnionych w lotniczych konstrukcjach wysokoobciążonych.

MINISTER PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO

Minister Przemysłu Maszynowego

Warszawa, 28 listopada w Roku Nauki Polskiej

W KAWIARENCE «SKRZYDLATEJ»

ROZMAWIAMY Z LAUREATEM „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ" AUTOREM KSIĄŻEK LOTNICZYCH płk. EUGENIUSZEM BANASZCZYKIEM

Nasz laureat znany jest Czytelnikom „Skrzydlatej" z wielu interesujących publikacji książkowych oraz licznych artykułów publicystycznych o tematyce lotniczej, w tym także i w naszym tygodniku.

Zajmował różne stanowiska, zarówno w wydawnictwach jak i w prasie wojskowej. Między innymi przez wiele lat był redaktorem naczelnym tygodnika „Żołnierz Polski". Aktualnie jest publicystą dziennika „Żołnierz Wolności". Ma stopień pułkownika i nosi mundur stalowy. Twórczością lotniczą zajmuje się od wielu lat. Napisał 12 książek, z których 10 ukazało się już drukiem, zaś dwie przygotowywane są do publikacji. Jest inicjatorem wielu wydawnictw książkowych, dzięki którym utrwalone zostały dokumenty z dziejów lotnictwa polskiego. Jednym z takich przykładów może być książka „Pierwsze skrzydła", do której zebrał materiał, opracował go, a następnie przygotował do druku. Z książek opublikowanych wymienić należy: „Na podbój nieba", „Karuzelę pod gwiazdami", „Najszybszych ludzi świata" (przełożoną na języki obce) oraz „W bitwie o Anglię".

— Ostatnia Pana książka „W bitwie o Anglię" spotkała się z przychylną opinią czytelników. Jest Pan pierwszym autorem, który postawił sobie ambitne zadanie wszechstronnego przedstawienia udziału Polaków w tej bitwie. Co Pana skłoniło do napisania tej książki?

— Refleksje ze spotkań z czytelnikami oraz propozycja wydawnictwa zachęcająca mnie do napisania takiej książki. Dość długo zastanawiałem się nim powziąłem ostateczną decyzję. Zadanie nie było łatwe. Nad książką pracowałem dwa lata. Starałem się pisać rzeczowo i obiektywnie. Bohdan Arct, który czytał ją w maszynopisie, był zaskoczony oryginalnym ujęciem tematu.

— Podobno oddał Pan do druku interesującą opowieść, osnutą na tle prawdziwego wydarzenia jakie miało miejsce na naszych ziemiach pod koniec drugiej wojny światowej?

— W ubiegłym roku przekazałem wydawnictwu opowieść pod tytułem „Pojedynek nad Wisłą". Będzie to jeden z pierwszych tomików nowej serii pod nazwą „Miniatury lotnicze", przygotowywanej przez RSW „Prasa — Książka — Ruch". Ukaże się on na rynku księgarskim w połowie bieżącego roku. „Pojedynek nad Wisłą" to opowieść o pewnym epizodzie — mówiąc oczywiście w ogromnym skrócie — który miał miejsce w sierpniu 1944 r., kiedy to dowództwo wojsk hitlerowskich dowiedziało się z nasłuchu radiowego, że na froncie wschodnim weszli do walki lotnicy polscy.

— Wypowiedź, którą usłyszałem, skłania mnie do przypuszczenia, że zainteresował się Pan na dobre dziejami ludowego lotnictwa polskiego. Stąd też pytanie: czy kolejna książka, którą Pan pisze albo już napisał, będzie tematycznie związana z wojennymi losami naszego lotnictwa?

— Ostatnio napisałem książkę pod tytułem „Skrzydlata dywizja". Najkrócej mówiąc są to wojenne dzieje ludowego lotnictwa polskiego. Sposób opracowania tej pozycji jest podobny do zastosowanego „W bitwie o Anglię". W książce tej bardzo często posługuję się anegdotą. Zebrałem ich sporo. W większości są to anegdoty prawie nieznane lub mało znane. Dużo sobie po nich obiecuję. Reasumując, będzie to książka odmienna od tych, jakie ukazały się na ten temat.

Eugeniusz Banaszczyk

— Nad czym Pan obecnie pracuje?

— Piszę powieść współczesną z życia naszego wojska. Jej bohaterami są: młody oficer wojsk zmechanizowanych i jego żołnierze. Żałuję, że nie jest to powieść o tematyce lotniczej.

— Każdy z piszących zbiera określone materiały źródłowe, nieustannie gromadzi notatki. Krótko mówiąc — myśli o swych kolejnych książkach. O zamiarach pisarskich na ogół wypowiada się zwięźle i tajemniczo. Czy zechciałby Pan, oczywiście nie ujawniając treści i tytułów przyszłych książek, powiedzieć o swych zamierzeniach pisarskich na przyszłość?

— Przede wszystkim chciałbym zająć się beletrystyką, prezentując w niej nasze współczesne lotnictwo. Cóż ponadto? Z okresu pisania książek „W bitwie o Anglię" i „Skrzydlata dywizja" pozostało mi wiele interesującego materiału, który zamierzam wykorzystać w kolejnych publikacjach. Mam już nawet pewne koncepcje i określone propozycje dla wydawcy.

— W czasie rozmowy usłyszałem o jakimś niezwykle ciekawym temacie, który Pan zamierza podjąć w najbliższym czasie. Jeśli może on zainteresować naszego czytelnika (nawiasem mówiąc jest on bardzo wybredny), to może zgodziłby się Pan na jego publikację w „Skrzydlatej". Czy odpowiada Panu ta propozycja?

— Tak, nawet cieszę się z niej. Otóż od dłuższego czasu noszę się — jeśli użyć tego słowa — z napisaniem opowieści sensacyjno-szpiegowskiej o tematyce lotniczej. Będzie to opowieść...

— Przepraszam, że Panu przerwę. Niech jej treść pozostanie przez pewien czas tajemnicą. Czy możemy podać naszym czytelnikom, że w okresie jesienno-zimowym rozpoczniemy druk Pana opowieści?

— Jak najbardziej. W niedługim czasie zakończę pisanie powieści o wojskach zmechanizowanych. Z kolei, po krótkim odpoczynku, zabiorę się do przygotowania opowieści sensacyjno-szpiegowskiej dla „Skrzydlatej". Czuję się zresztą zobowiązany wyróżnieniem przyznanym mi przez redakcję.

— Przed kilku laty, kiedy powstawał i rozwijał działalność Klub Twórców Lotniczych, dużo czytaliśmy o jego zamierzeniach. Ostatnio o Klubie słyszymy coraz mniej. Ponieważ Pan jest jednym z trzech wiceprezesów Zarządu Krajowego Twórców Lotniczych, zadam krótkie pytanie: co z Klubem?

— Sam pomysł utworzenia Klubu był dobry i na czasie. Klub Marynistów, o podobnych założeniach twórczych, zdaje całkowicie egzamin. Ale on ma mecenasa z prawdziwego zdarzenia: Ministerstwo Żeglugi. Jeśli chodzi o nasz klub, to samo przygotowanie zjazdu konstytucyjnego jak i początki działania Klubu, a szczególnie Zarządu Krajowego, przebiegały pomyślnie, a nawet zaryzykowałbym stwierdzenie, iż z dużym rozmachem. Mieliśmy wiele ciekawych inicjatyw i wiele energii do pracy. Mamy je nadal. Po pewnym czasie Klub zaczął borykać się z trudnościami. Po prostu nie ma do dnia dzisiejszego mecenasów, a więc instytucji lotniczych, które by mu pomagały, popierały jego inicjatywy oraz interesowały się jego działalnością. Początkowo Zarząd Krajowy liczył na pomoc Aeroklubu PRL. Niestety, Aeroklub PRL nie zdradza większego zainteresowania działalnością Klubu Twórców Lotniczych. Aktualnie Klub znajduje się w stagnacji.

— Który z problemów — Pana zdaniem — jest aktualnie najważniejszy dla Klubu Twórców Lotniczych?

— Za najbardziej ważkie zadanie uważam systematyczne odmładzanie członków Klubu. Jest to niewątpliwie sprawa trudna i złożona. Jednym z elementów odmładzania członków Klubu powinno być zachęcanie młodych lotników, zarówno cywilnych jak i wojskowych, do tworzenia poprzez organizowanie różnego rodzaju konkursów. Na przykład w ostatnim okresie ukazało się kilka książek oficerów lotnictwa. Poziom ich jest różny. Niemniej jednak byłoby wskazane zainteresować autorów tych prac wstąpieniem do Klubu. Ale nie tylko. Roztoczyć nad nimi opiekę pisarską starszych kolegów i zachęcać do dalszego tworzenia. Moim zdaniem, Klub powinien nawiązywać współpracę z nowymi autorami, umożliwiać im kontakty z lotnictwem, jeśli takowych nie mają. Dla przykładu podam, iż mamy zdolnych plastyków, którzy tworzą dzieła o tematyce lotniczej, o których nasz Klub po prostu nie wie. Istnieje także pilna potrzeba nawiązania kontaktów z wydawcami, zespołami filmowymi jak również ze Związkiem Artystów Plastyków. Obustronna współpraca umożliwi wydawanie lepszych książek, produkcję ciekawszych filmów oraz tworzenie na odpowiednim poziomie dzieł plastycznych.

— Zgadzam się z Panem. Ale ubiegły rok poza konkursami zorganizowanymi przez KTL zaowocował dla Klubu biblioteczką pod nazwą „Miniatury lotnicze"...

— Tak. Z inicjatywy sekcji literackiej Klubu przystąpiono do przygotowania tomików dla RSW „Prasa — Książka — Ruch", które podjęło się ich publikacji. Tomiki te będą ukazywać się od połowy bieżącego roku. Biblioteczka, czy jak kto woli, seria, otrzymała nazwę „Miniatury lotnicze". Każdy tomik będzie prezentował epizody lub ważniejsze wydarzenia z dziejów lotnictwa polskiego. Popularne, ciekawe i przystępne ujęcie tematu wpłynie na to, iż każdy tomik stanie się atrakcją na rynku księgarskim. Przychylne stanowisko wydawnictwa oraz interesująca propozycja graficzna podniesie wartość wspomnianej biblioteczki. Będzie to przykład dobrej roboty popularyzatorskiej Klubu, którą powinny docenić wszystkie instytucje lotnicze.

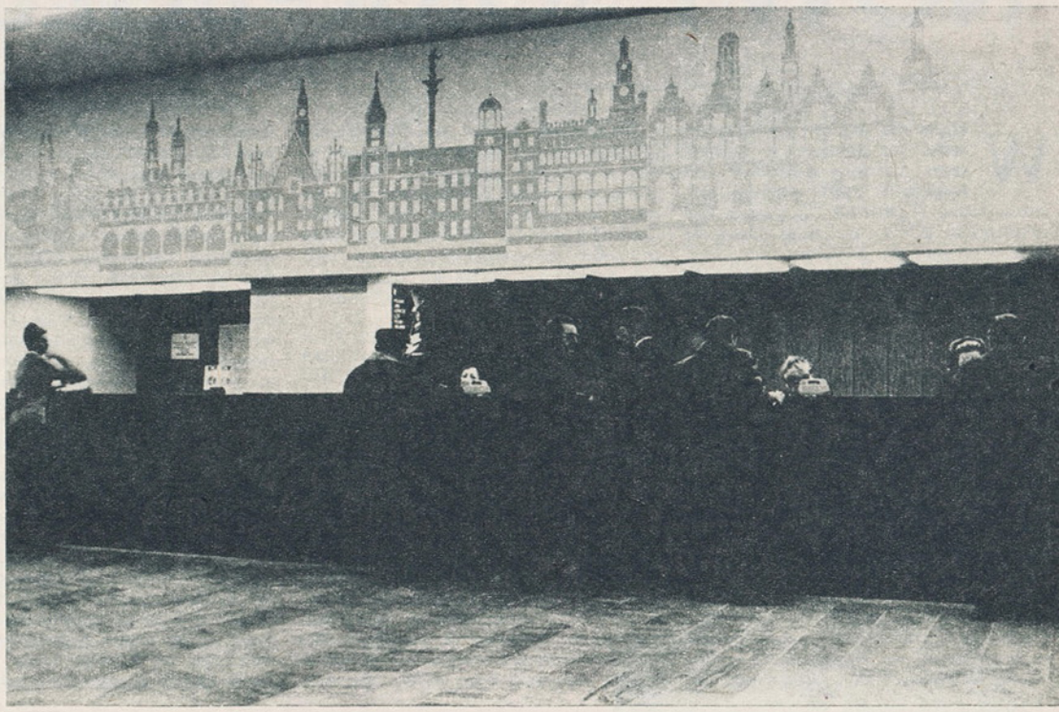
— Dziękujemy za spotkanie. Jednocześnie życzymy Panu dalszych sukcesów twórczych, szczególnie w beletrystyce, natomiast Klubowi, którego Pan jest przedstawicielem, spełnienia zamierzeń oraz inicjatyw poruszonych w naszej rozmowie.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

NR 145 ● MARZEC
1974



DLA WYGODY PODRÓŻNYCH

ZACHODNIE Centrum Warszawy, gdzie powstanie siedziba LOTU z dworcem miejskim i hotelem na 700 miejsc, jest już wprawdzie gotowe, ale w postaci efektownej makiety. Do tradycyjnej wiechy raczej jeszcze dość daleko...

W biurze LOTU na Waryńskiego było już od dawna bardzo ciasno. Sprzedaży biletów krajowych i zagranicznych dokonywano w pomieszczeniu wyjątkowo małym. Nie było nie tylko gdzie usiąść, ale i stanie nie należało do rzeczy łatwych, że nic już nie powiemy o warunkach pracy personelu. Po licznych debatach i mozolnych przekonywaniach udało się uzyskać... prześwit pomiędzy domami na ul. Waryńskiego. I tak od początków lutego powstał nowy punkt sprzedaży biletów wyłącznie na trasy krajowe. Sześć stanowisk pracy prowadzić będzie sprzedaż biletów do wszystkich dziewięciu portów krajowych. Tutaj także będzie można dokonać telefonicznie rezerwacji biletu, po prostu dzwoniąc: **21 79 96.**

Od 1 kwietnia br. nowa placówka otrzyma bezpośrednie połączenie międzymiastowe, co pozwoli na natychmiastowe dokonanie rezerwacji na podróż powrotną.

NOWY JORK - BLIŻEJ

W tytule nie ma ani cienia przesady. Już bowiem w najbliższym czasie – dokładnie od wejścia w życie letniego rozkładu lotów (1.IV.1974) – trasa linii atlantyckiej LOTU poddana zostanie dość istotnym dla pasażera zmianom. Rzecz najważniejsza – to zwiększenie częstotliwości lotów z dwóch do trzech tygodniowo! Samoloty LOTU w swej podróży przez Atlantyk będą odtąd zatrzymywały się na lotnisku Shannon w Irlandii, a nie jak poprzednio w Amsterdamie. Ruch tu znacznie mniejszy i wszelkie opóźnienia techniczne będą mogły być ograniczone do minimum. Trasa ta pozwala także na skrócenie czasu przelotu.

Nie bez znaczenia dla wygody pasażerów będą także loty bezpośrednie. Dwa razy w tygodniu (czwartki i niedziele) samoloty LOTU pokonywać będą trasę Nowy Jork – Warszawa bez lądowania i wówczas podróż trwała będzie dokładnie 7 godzin i 45 minut! Będzie to najszybsze i najwygodniejsze połączenie Nowego Jorku z Warszawą.

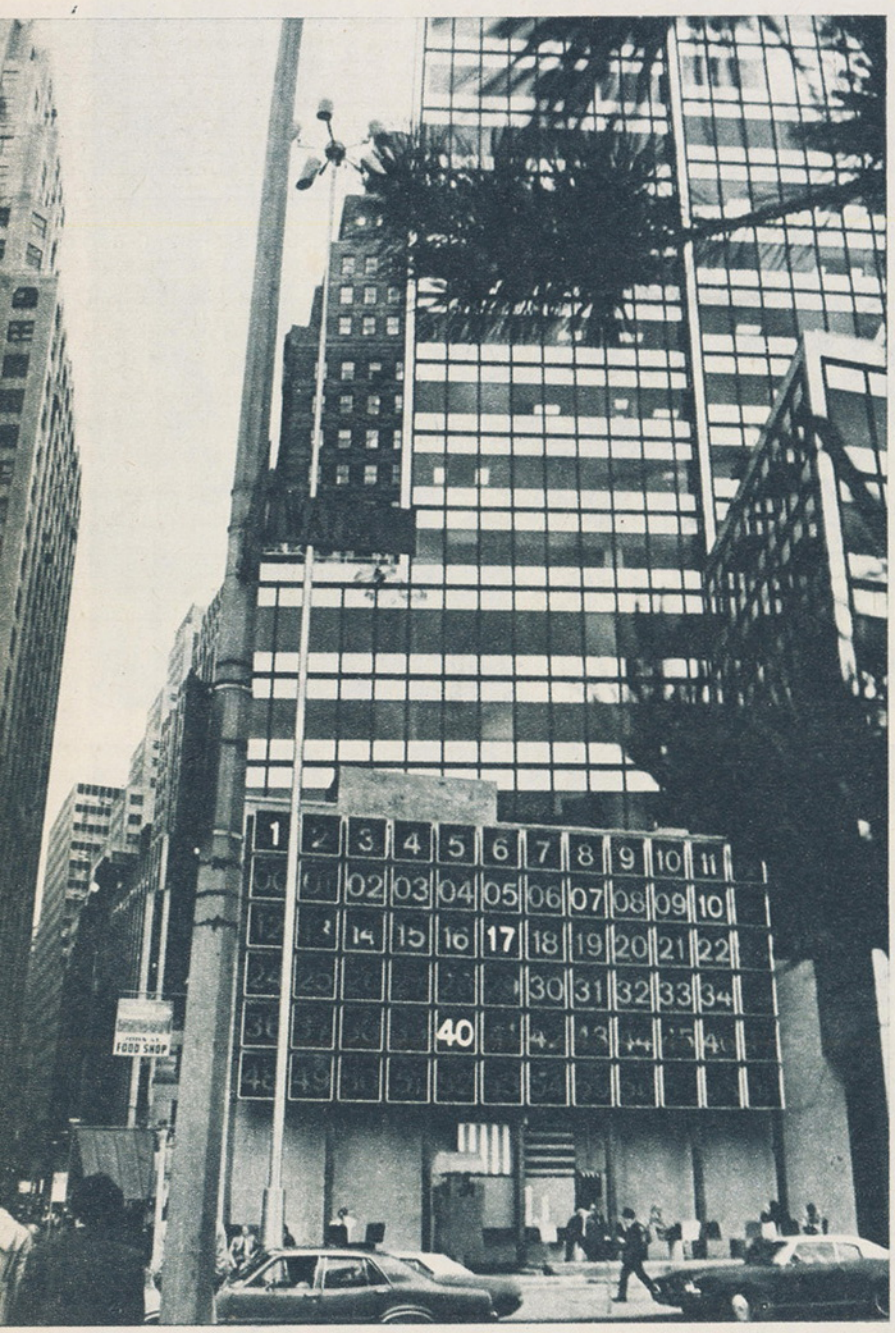
Pasażerowie lecący do Detroit lub Chicago również będą mieli dogodniejsze niż dotąd połączenia. Placówka LOTU w Chicago nawiązała w tym zakresie współpracę z liniami NORTHWEST ORIENT i UNITED AIRLINES, które mimo trudności paliwowych zapewniają miejsce pasażerom LOTU na trasie Warszawa – Nowy Jork – Chicago/Detroit.

O kolejnej nowości mówi także mapka sieci połączeń. Oto bowiem obok dotychczasowych dwóch portów w NRF – Frankfurtu i Hamburga, do których docierają samoloty LOTU – pojawia się trzeci: KOLONIA. Trasę tę będą obsługiwały raz w tygodniu samoloty odrzutowe TU-134.

Ale powróćmy jeszcze do linii atlantyckiej, która zawsze tak bardzo interesuje naszych Czytelników. Do końca stycznia wykonano na tej trasie 82 rejsy, przewożąc 18 785 pasażerów, co dawało średnio 117 pasażerów na jeden rejs. Rekordowe zapełnienie, sięgające 99,4 proc. oferowanych miejsc, osiągnięto w drugiej dekadzie lipca 1973. Nic więc dziwnego, że dzięki takim właśnie wynikom LOT znalazł się m. in. na łamach fachowego czasopisma amerykańskiego „Air Transport World", z którego reprodukujemy jedną z tabel. Wynika z niej wyraźnie, że wśród największych przewoźników atlantyckich LOT pod względem wykorzystania miejsc pasażerskich zajął w okresie styczeń-sierpień zdecydowanie pierwsze miejsce. Osiągnięcie wskaźnika 81,73 proc. jest autentycznym sukcesem, zwłaszcza, gdy popatrzy się na wyniki pozostałych członków Klubu Przewoźników Atlantyckich. Ten sam wskaźnik obliczony za okres do końca stycznia 1974 wyniósł 74,7 proc.

Cieszy także fakt, że te sukcesy LOTU zostały odnotowane także przez prasę polską. Pragniemy tutaj wskazać zwłaszcza na dwie obszerne publikacje, jakie ukazały się na łamach „Kierunków" (nr 1/1974, artykuł „Technologia sukcesu" E. Nowakowskiej) jak i „Chłopskiej Drogi" („Polskie skrzydła nad Atlantykiem" i „W trosce o pasażera" J. Kowalczyka, nr 9/1974). Obie te pozycje w sposób pogłębiony i zarazem cie-

Czas jest dzisiaj w cenie. Nie tylko na atlantyckiej trasie... Oryginalny nowojorski zegar wskazuje godz. 13 minut 7 i 40 sekund. Wszystkie cyfry są podświetlane i najefektowniej wygląda „bieg sekund".



December 1973 Volume 10 Number 12

Air Transport World

The Business Publication of Airline Management

Transatlantic traffic—January-August

Passengers
U.S.-Europe*

Rank	Airline	Aug. 1973 flts./ day	Aug. 1973 Load factor	Year to date No. of Pass.	Year to date Market share	Year to date Load factor
1	TWA	46.5	59.61%	1,269,284	21.75%	58.66%
2	Pan Am.	44.6	59.98	1,223,916	20.97	57.36
3	BOAC	19.5	56.78	512,547	8.78	53.37
4	Air France	12.5	64.65	397,580	6.81	58.86
5	Lufthansa	11.8	65.14	376,703	6.45	59.23
6	KLM.	7.6	64.04	309,900	5.31	55.65
7	SAS	11.3	62.90	283,708	4.86	54.94
8	Swissair	8.0	63.98	272,932	4.67	55.36
9	Alitalia	12.0	60.26	256,814	4.40	47.67
10	El Al	5.9	72.11	194,527	3.33	68.03
11	Irish Int'l	7.3	79.28	161,781	2.77	68.67
12	Iberia	4.0	65.19	155,172	2.66	56.59
13	Sabena	4.5	64.93	147,089	2.53	57.31
14	Olympic	5.4	70.86	116,628	2.00	61.93
15	Air India	2.0	51.09	68,291	1.17	42.80
16	TAP	2.6	57.80	56,449	0.97	48.14
17	Finnair	2.0	57.02	24,675	0.42	49.22
18	LOT	0.6	74.73	4,814	0.08	81.73
19	Qantas	—	—	3,984	0.07	36.52
	Total	208.1	62.03%	5,836,794	100.00%	56.90%

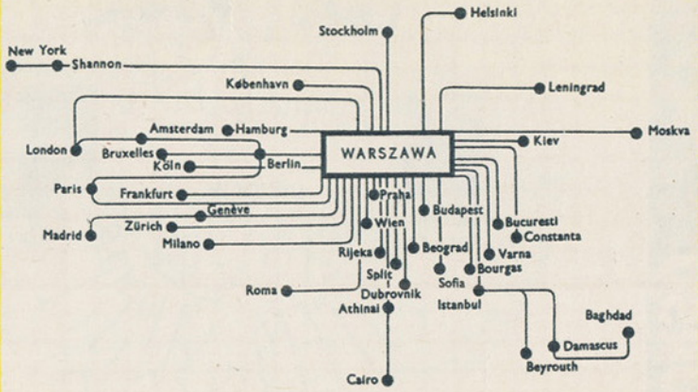
*Includes Canadian traffic on U.S.-Canada-Europe flights.

kawy pokazują trudną pracę narodowego przewoźnika atlantyckiego. Żałujemy, że nie możemy zacytować chociaż fragmentów tych artykułów, mamy jednak nadzieję, że ci Czytelnicy, którzy interesują się tą problematyką, sięgną do oryginałów w czytelniach.

Codziennie także otrzymujemy listy od pasażerów, którzy (bez wyjątku!) bardzo wysoko oceniają LOT. Pan Henry Waters z Baltimore napisał dosłownie tak: „Wszystko OK – Specjalnie jedzenie i stewardesy. Latałem wszystkimi typami odrzutowców i jestem pod silnym wrażeniem wyglądu i spokojnego lotu samolotu typu Il-62".

Najbardziej jednak cieszą opinie fachowców. Oto co napisała kelnerka p. Marianna Krasinkiewicz: „Stewardesy są bardzo przyjemne, bardzo miło obsługują i ciągle u nich widać uśmiech na twarzy".

Zakończmy ten mini-przegląd opinii i sądów zdaniem z listu, jaki napisał Polak Roku 1974 w Stanie New Jersey – Edward Hausner: „LOT jest i będzie dla mnie zawsze pierwszy. Mój ostatni przelot będzie powtarzany wiele razy. Sprawna obsługa LOTU jest wysoko oceniana". List ten został przesłany Dyrekcji Regionalnej PLL LOT w Nowym Jorku (jego fragment końcowy publikujemy poniżej).



"Lot" is and will be number one to me. My recent flight will be repeated many times. Lot's efficient service is appreciated.

Sincerely yours,
S. Edward Hausner

W OCZACH PLASTYKA

WYBITNEGO plastyka Tomasza Rumińskiego nie musimy chyba przedstawiać naszym Czytelnikom. Dzisiaj twórcę plakatu z latającym chłopcem zagadnęliśmy o wrażenia z podróży do Nowego Jorku.

— Powiem od razu: miałem szaloną frajdę lecieć do Ameryki samolotem, który prowadził kapitan Sułecki. Podróżowałem już bowiem z nim wspólnie „Kopernikiem" w czasie tzw. Specjalnego Lotu Pocztowego. Teraz leciałem samolotem SP-LAB „Kościuszko". Byłem również w kabinie pilotów w czasie, gdy przelatywaliśmy nad Atlantykiem. To bardzo dobre miejsce do obserwacji cudów przyrody, ale jako plastyk wolę własną pracownię. Korzystając z okazji chciałem przekazać swoje uznanie i podziękowanie pracownikom LOTU zarówno w Nowym Jorku jak i w Chicago. Dzięki ich operatywności i poświęceniu moje podróże po całych Stanach Zjednoczonych przebiegały nadzwyczaj sprawnie.

— Po co byłem w USA? Jestem generalnym projektantem wystawy „Polska dzisiaj", która będzie prezentowana w kilku miastach USA. Była to bardzo pracowita podróż, ale dopiero teraz czeka mnie największa robota. Wracałem do Warszawy samolotem SP-LAC „Chopin" i mogę śmiało powiedzieć, że z całej trójki najwięcej podobał mi się „Kopernik".

Słyszałem, że LOT zwiększa ilość rejsów do Ameryki. W czasie licznych spotkań z Polonią często mnie o to pytano. Ale jeszcze większe zainteresowanie wykazywali nasi rodacy jednym ważnym — nie tylko dla nich — problemem: jakie są szanse uruchomienia bezpośrednich lotów na trasie Warszawa — Chicago? Nie jestem specjalistą w tym zakresie, ale sądzę, że mimo podejmowanych przez LOT wysiłków, by „przesiadka" w Nowym Jorku była jak najsprawniejsza, nic nie zastąpi bezpośredniego połączenia.

Mam również nadzieję, że Polonia uczyni w Stanach wszystko, by LOTOWI pomóc w tej sprawie.

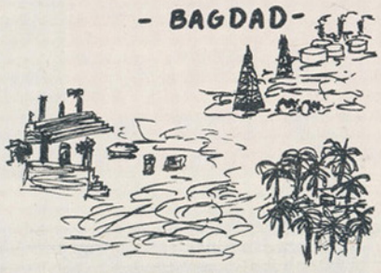
Czego sobie i wam życzę — kończy swą wypowiedź Tomasz Rumiński.

POKŁOSIE NASZEGO KONKURSU

KONKURS „LOTEM w świat", ogłoszony w ubr. na łamach „Skrzydlatej Polski", spotkał się z bardzo dobrym przyjęciem Czytelników. Wiele rozwiązań było bardzo obszernych i pogłębionych, co świadczy o dużym zainteresowaniu problematyką lotnictwa komunikacyjnego. Niektórzy konkursowicze przysłali nawet wielostronicowe opracowania, gdzie głęboka wiedza szła w parze z umiłowaniem lotnictwa. Jarosław Strzeboński z Krakowa napisał tak: „Oby więcej takich konkursów, ponieważ są one bardzo dobrym sprawdzianem wiedzy, a przy ich rozwiązywaniu przypomina się niejednokrotnie „wytarte" z głowy wiadomości". Podobnych sądów było zresztą wiele. Ujmując rzecz statystycznie — najwięcej odpowiedzi nadesłano z Warszawy i województwa, zaraz potem szły Katowice i Bydgoszcz. Najmniej przyszło rozwiązań ze Szczecina, Zielonej Góry i Łodzi.

Wielu Czytelników przysłało rozwiązania w wyjątkowo pięknej formie plastycznej i ich autorzy otrzymali specjalne nagrody. Ponieważ wyniki konkursu już zostały ogłoszone, dzisiaj pragniemy tylko przedstawić fragmenty dwóch opracowań. Efektowne koło jest autorstwa **Eugeniusza Owczarzaka** z Łankowic, a rysunki ilustrujące odpowiedzi są dziełem **Izabelli Jemioło** z Mielca.

Największą ilość kilometrów, poza linią atlantycką — w lotach rejsowych samoloty LOTU pokonują na trasie:
WARSZAWA –
– ATENY –
– BAGDAD –



Znaki rejestracyjne samolotu IŁ-62 „Mikołaj Kopernik"
„SP-LAA"
SP-LAB – „Tadeusz Kościuszko
SP-LAC – „Fryderyk Chopin

TEMPO budowy i remontów placówek zagranicznych LOTU wyraźnie ostatnio wzrosło. Obok nowego biura w Sztokholmie otwarto także po generalnym remoncie biuro w Rzymie. Tym razem połączono tę skromną uroczystość z wystawą rysunków Mariana Stępnia, który mistrzowską kreską oddał uroki Wiecznego Miasta. Zaproszonym gościom prezentowano również kolorowe fotogramy ostatnio zrealizowanych projektów nowych biur LOTU, których autorem był również Marian Stępień.

Na otwarcie wystawy przybył ambasador PRL we Włoszech Kazimierz Sidor, liczni dziennikarze i przedstawiciele biur podróży i linii lotniczych. Wystawa spotkała się z doskonałym przyjęciem i obecny na niej autor rysunków zbierał liczne gratulacje.

Na naszym zdjęciu Marian Stępień (pierwszy z prawej) w towarzystwie ambasadora Sidora i dyrektora handlowego PLL LOT M. Hedemanna.

Ostatnio rozpoczął się w PLL LOT specjalny kurs, przeznaczony dla osób ze wszystkich komórek przedsiębiorstwa, mających bezpośredni kontakt z działalnością handlową oraz pracowników pionu handlowego. Kurs rozpoczęto wykładem dyr. Hedemanna, zatytułowanym „Miejsce, rola i zadania służb handlowych w towarzystwach lotniczych".

SZCZECINSCY rybacy Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf" już dawno odbyli swą lotniczą podróż nad Atlantykiem. Dzięki uprzejmości red. Czubasiewicza, który towarzyszył im w tej dalekiej wyprawie, publikujemy dzisiaj zdjęcie naszego Il-62 pełnego rybackiej wiary. Jeden z nich, Konstanty Bobicz, mówił: „Ja 20 lat pływam, a że teraz samolotem, to fajnie. Czy zawsze muszę się na tym Atlantyku kiwać?".

W rozmowie z ludźmi morza nasze stewardesy dopatrzyły się wielu wspólnych cech, jeśli idzie o rodzaj pracy. Barbara Karpowicz ujęła to tak: „Pracę mamy podobną. I tu trudna i w pewnym sensie niebezpieczna i tam, na morzu. Panowie rzadko w domu i ja jestem tylko gościem".

Redaktor Czubasiewicz, który swoimi ciekawymi wrażeniami podzielił się z Czytelnikami „Głosu Szczecińskiego", zatytułował swój reportaż: „Rybackim mostem powietrznym Szczecin — Nowy Jork — Szczecin. 10 km pod nami sztorm..."

Sądzić wypada, że rybackie rejsy naszych samolotów będą w przyszłości kontynuowane.

LOT NOWINY, Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 253, tel. 22-40-73. Redaktor: JULIUSZ PĘGIEL. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, B. Czubasiewicz, M. Kobrzyński, J. Pęgiel i Lot-Archiwum.

XIV KONGRES OSTIV

KORESPONDENCJA WŁASNA Z AUSTRALII

SZYBOWCOWE Mistrzostwa Świata są nie tylko areną, na której piloci toczą bój o mistrzowskie laury, ale stanowią także rewię najnowszych zdobyczy konstrukcyjnych techniki szybowcowej.

Technika szybowcowa, której postęp realizują konstruktorzy całego świata, wymaga stymulacji i koordynacji. Zadanie to wzięła na siebie Międzynarodowa Organizacja Naukowo - Techniczna Szybownictwa OSTIV. Organizowane przez nią kongresy stanowią forum wymiany doświadczeń, poglądów i wizji przyszłościowych. Odbywają się one zawsze w połączeniu z Szybowcowymi Mistrzostwami Świata. Doskonała to okazja do bezpośredniego kontaktu z najnowszymi konstrukcjami i ich twórcami, tym bardziej, iż w wielu przypadkach konstruktorzy są bądź zawodnikami, bądź członkami ekip narodowych.

Siedzibą XIV kongresu OSTIV (21–26.I.1974) była miejscowość Waikerie w Australii, stolica tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Organizacja OSTIV działalność swoją prowadzi w dwóch charakterystycznych dla szybownictwa kierunkach: technika i meteorologia. Obrady kongresu toczyły się więc równolegle w dwóch sekcjach: technicznej i meteorologicznej. Polska reprezentowana była, jak zazwyczaj, w sekcji technicznej. W Waikerie spotkali się bowiem przedstawiciele: Anglii, Australii, Francji, Holandii, Japonii, Nowej Zelandii, NRF, Polski, Szwajcarii, USA, Węgier i Włoch.

Zagadnienia dotyczące motoszybowców prezentowane były przez NRF i USA. Rozpatrywane na poprzednich kongresach zagadnienia techniczne i pilotażowe ustąpiły dzisiaj miejsca problemom natury prawno-certyfikacyjnej. Zaistniała bowiem pilna potrzeba dokładnego określenia miejsca motoszybowców w rodzinie statków powietrznych. Należy stworzyć definicję motoszybowca – krótką i jednoznaczną, która mogłaby znaleźć miejsce w przepisach prawnych. Motoszybowiec, jako twór pośredni między lekkim samolotem a szybowcem, nie ma dotychczas swego stałego miejsca w międzynarodowej nomenklaturze prawnej. W niektórych krajach podlega on przepisom i zasadom stosowanym do lekkich samolotów, w innych traktowany jest jako odmiana szybowca, a wszędzie sprawia wiele kłopotów interpretacyjnych organom nadzoru państwowego. Problem ów był szczególnie interesujący dla nas, ponieważ wraz z rozpoczęciem produkcji seryjnej motoszybowca „Ogar" wejdziemy na międzynarodowe rynki zbytu i staniemy się partnerami innych krajów w zakresie procedury homologacyjnej i dopuszczeń motoszybowców do ruchu lotniczego.

Anglicy zainteresowania swe kierują w stronę taktyki przelotowej. Prezentowane referaty omawiały zagadnienie matematycznego ujęcia szacunku błędów popełnianych w doborze prędkości przeskoku przy danych warunkach termicznych i ich wpływu na wynikową wielkość prędkości przelotowej. Analityczne ujęcie parametrów aerodynamicznych szybowca, a więc pośrednio i biegunowej prędkości, pozwala na ustalenie programu na maszynę cyfrową, dającego w wyniku odpowiedź jak dalece błędy w odczycie wskazań kalkulatora krążkowego przelotu mogą grozić zawodnikowi spadkiem prędkości przelotowej, a tym samym stratą cennych punktów w konkurencjach prędkościowych.

Drugim tematem „angielskim" było zagadnienie wpływu wysokości lotu na wskazania wariometru. Dokładna analiza zmian parametrów atmosfery wraz z wysokością prowadzi do ustalenia zmiennej skali przyrządu i naniesienia jej na tarczę w postaci linii krzywych, przeciętych współśrodkowymi kołami obrazującymi wysokość lotu. Zastosowanie kalkulatora krążkowego z tak wycechowaną skalą wariometru pozwala na precyzyjniejszy dobór prędkości przeskoku kominowego, wykonywanego na określonej wysokości.

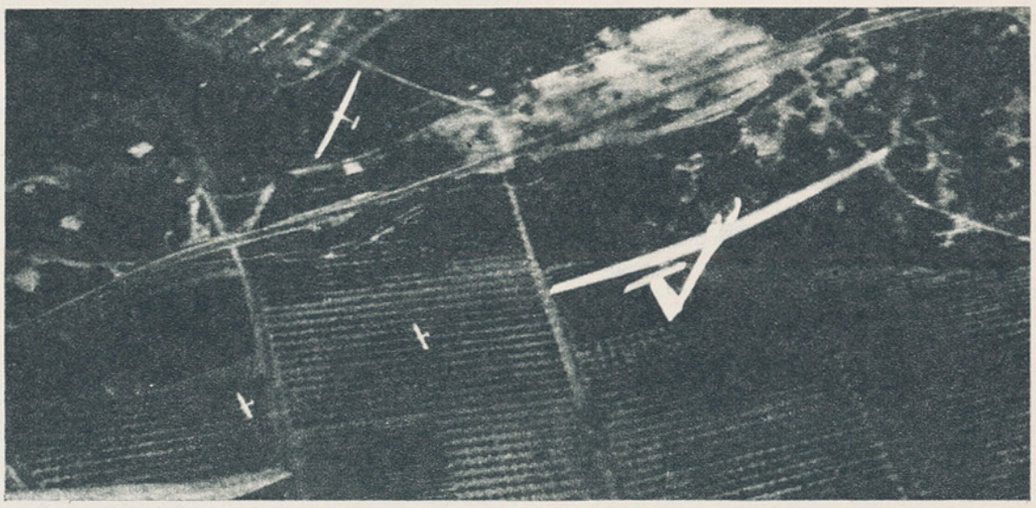
Amerykanie zainteresowani są głównie problematyką konstrukcyjną. W USA skonstruowano szybowiec do lotów na dużych wysokościach. Tematem prezentowanego referatu były dwa zagadnienia związane z tą konstrukcją: dobór odpowiedniego tworzywa konstrukcyjnego z dostępnej dzisiaj szerokiej gamy materiałów oraz praktyczna realizacja kabiny ciśnieniowej z zapewnieniem hermetyzacji i klimatyzacji – trudna w przypadku szybowca, nie posiadającego przecież źródła mocy w postaci silnika.

Drugi referent z USA omawiał ciekawe zagadnienie badania wartości przyśpieszeń działających na pilota w stanach awaryjnych. Autor przedstawił szereg wykresów podających przebieg narastania przyśpieszeń w czasie, przy czym ujęty został wpływ odkształceń konstrukcji oraz pasów pilota na wartość przyśpieszenia. Możliwość oszacowania energii pochłanianej przez odkształcenie się elementów konstrukcyjnych pozwala na dokonanie oceny rzeczywistych wartości sił masowych działających na pilota w sytuacjach awaryjnych i porównanie ich z wartościami teoretycznymi, zalecanymi przez przepisy budowy statków powietrznych.

W miejsce tych referatów zaprezentowany został uczestnikom kongresu zachodnioniemiecki film dotyczący badania zjawiska flatteru w locie oraz szwajcarskie urządzenie do dokumentacji przelotów zawodniczych, polegające na zespoleniu kamery fotograficznej z chronometrem elektronicznym. Aparat ten jest chyba zapowiedzią nowej ery w dziedzinie organizacji mistrzostw, a ściślej pracy komisji sędziowskiej. Urządzenie pozwala na jednoczesne rejestrowanie na taśmie filmowej momentu przecięcia linii startu z czasem odejścia, fotografowania punktów zwrotnych oraz rejestracji taśmy mety również z czasem jej przecięcia. Po odpowiednim udoskonaleniu może ono całkowicie wyeliminować funkcję komisarzy sportowych na starcie i na mecie. Wydaje się, iż niewielkie już przeróbki konstrukcyjne pozwolą także na automatyczną rejestrację wysokości, dając kompletny i obiektywny obraz przebiegu przelotu i sprowadzając pracę komisji sędziowskiej do minimum.

Na zakończenie kongresu odbyła się konferencja generalna aktywnych członków OSTIV. Poza raportami natury administracyjnej i finansowej główną problematykę konferencji stanowiły zagadnienia: – pracy Międzynarodowej Rady Rozwoju Szybownictwa,
– publikacji OSTIV,
– rozwoju założeń dla klasy standard.

Rada Rozwoju Szybownictwa (w której zasiada 3 przedstawicieli Polski) na swych corocznych posiedzeniach zajmowała się głównie zagadnieniem wydania i nowelizacji międzynarodowych przepisów budowy szybowców OSTIV-71, redakcją i wydawnictwem podręcznika budowy szybowców oraz podręcznika meteorologicznego w zakresie prognozowania pogody, a także zasad i sposobów przetwarzania danych synoptycznych. Podręcznik ten opracowywany jest w sekcji meteorologicznej OSTIV. Publikacje OSTIV (teksty referatów wygłaszanych na kongresach) ukazywać się będą na łamach czasopism SOARING (USA) i AERO REVUE (Szwajcaria) oraz całościowo zebrane zostaną w Publikacji OSTIV XIII, obejmującej tematykę poruszaną w Vrsac (Jugosławia 1972) oraz część tegorocznych referatów z Waikerie.



W kominie termicznym nad Waikerie. Zdjęcie: J. Dankowski

Australijczycy uwagę swoją skierowali ku badaniu osiągów. Poruszali oni problematykę związaną z pomiarami zespołu holowniczego samolot–szybowiec oraz z zagadnieniem certyfikacji sprzętu szybowcowego. Bardzo interesującym zagadnieniem jest sposób określania osiągów zespołu: samolot holujący – lina – szybowiec. Trzeba bowiem zdać sobie sprawę z różnicy sytuacji między naszym lotnictwem sportowym, a lotnictwem w innych krajach. W Polsce posiadamy daleko posuniętą unifikację sprzętu szybowcowego i samolotowego, nie mając praktycznie możliwości wyboru jakim samolotem jaki holować szybowiec. W krajach zachodnich istnieje duża różnorodność sprzętu. Biorąc pod uwagę fakt, iż w większości przypadków szybowce są własnością prywatną, a za każdy hol trzeba płacić, ekonomia startu staje się czynnikiem ważnym. Analiza doboru odpowiedniego samolotu dla danego szybowca z punktu widzenia uzyskania niezbędnej wysokości w jak najkrótszym czasie jest momentem niezmiernie istotnym.

Różnorodność typów szybowców użytkowanych na kontynencie australijskim (podobnie zresztą jak i w wielu innych państwach) wymaga ujednolicenia procedury certyfikacyjnej, pozwalającej jednak na dosyć elastyczną formułę zakresu niezbędnych badań w locie, wynikających z cech badanego egzemplarza szybowca. Było to tematem referatu.

Przedstawiciel Nowej Zelandii przedstawił swoje badania tunelowe spadochronika hamującego do szybowców. Problem był o tyle ciekawy, że pozwalał na konfrontację z pracami w tej dziedzinie prowadzonymi przed ponad 10 laty w Polsce w związku z zastosowaniem hamulca typu spadochronowego w rodzinie szybowców „Zefir".

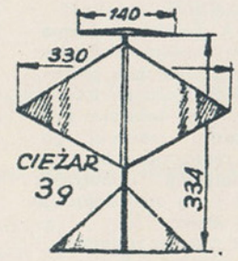
Wskutek nieobecności w Waikerie autorów dwóch referatów nie było możliwości wysłuchania niezmiernie interesujących tematów, a mianowicie: pracy węgierskiej omawiającej dynamikę lotu w stylu „delfinowym" oraz pracy amerykańskiej na temat krążenia przy wykorzystaniu wskazań zakrętomierza jako parametru optymalizacji.

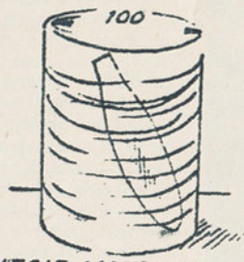
Niezależnie od oficjalnego programu kongresu pobyt uczestników w Waikerie pozwolił na kuluarową wymianę doświadczeń, prognoz i spostrzeżeń nie tylko pomiędzy konstruktorami, ale także i pilotami – uczestnikami mistrzostw, których opinie o sprzęcie zbierane na gorąco w trakcie walki o tytuły mistrzowskie są zawsze najcenniejsze. Pozwalają bowiem na wyciąganie konkretnych wniosków, których zastosowanie w przyszłości będzie kolejnym krokiem naprzód w postępie techniki szybowcowej.

Na koniec kilka słów o polskim udziale w obradach kongresu. Dwum naszym referatom poświęcono jedną z sesji kongresu. Doc. dr inż. Justyn Sandauer z Instytutu Lotnictwa przedstawił wyniki swych prac nad zagadnieniem wpływu elastyczności skrzydła na obciążenia wywołane podmuchami, natomiast specyfikę obciążeń szybowca wyposażonego w klapy wychylane do dołu i do góry, na bazie doświadczeń konstrukcyjnych zdobytych przy projektowaniu „Jantarów", przekazał autor niniejszej korespondencji.

Mgr inż. WIESŁAW STAFIEJ

STATECZNIK POZIOMY



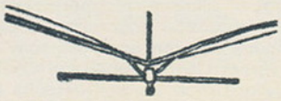


GIĘCIE MOKRYCH
ŁOPATEK ŚMIGŁA

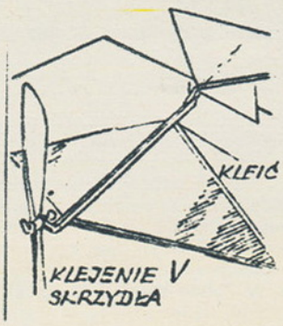
OŚKA - DRUT STALOWY Ø 0,4
PODKŁADKA - SKLEJKA - 0,4 (WKLEIĆ)
RURKA - BALSA - 0,4
KLEIĆ KLEJEM „WIKOL"
RDZEŃ - BALSA TWARDA
PODKŁADKA - TEFLON

SKRZYDŁO

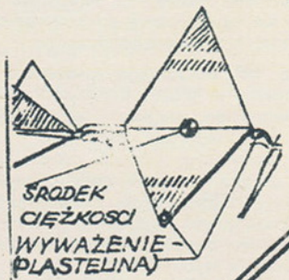
WICHRUJĄCE PODPÓRKI



WIDOK MODELU z PRZODU

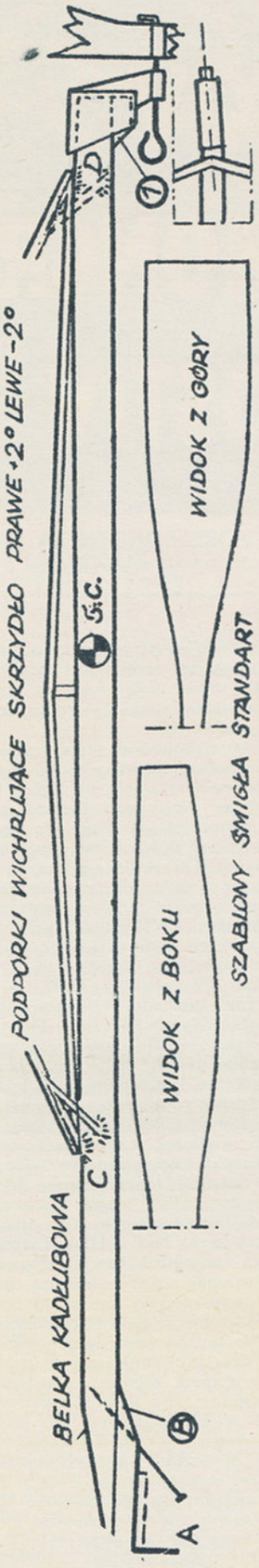


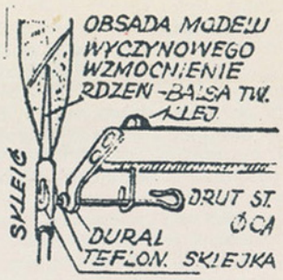
KLEJENIE V SKRZYDŁA



ŚRODEK CIĘŻKOŚCI
WYWAŻENIE - PLASTELINA

STATECZNIK PIONOWY





TELEWIZJA WROCŁAW PRZEDSTAWIA:

mały samolot halowy

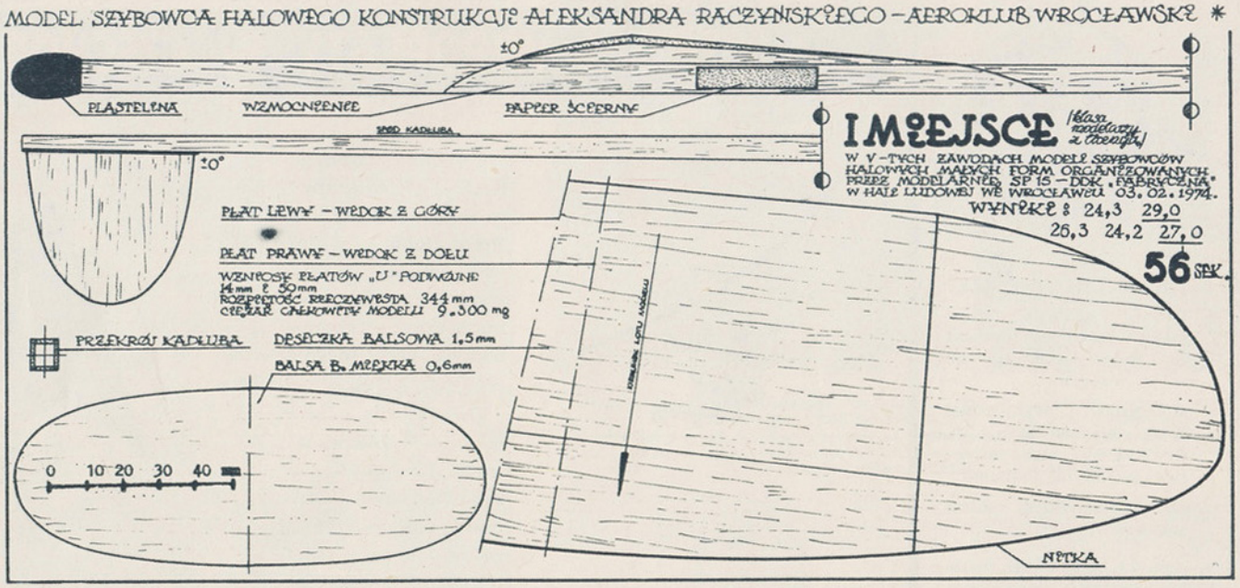
13 lutego Wrocławski Ośrodek Telewizyjny nadał nowy program „Skrzydła", w którym między innymi pokazano loty i sposób budowy małego modelu latającego z napędem gumowym. Modele demonstrował znany modelarz i zawodnik mgr Stanisław Żurad. W audycji tej zapowiedziano opublikowanie dokładnego planu wspomnianego modelu w naszym tygodniku, co niniejszym czynimy.

Plan Stanisława Żurada przedstawia model w wielkości naturalnej. Jest to konstrukcja udana i mająca dobre właściwości lotne w pomieszczeniach zamkniętych.

A oto kilka informacji uzupełniających plan modelu. Model wykonany jest całkowicie z drewna balsa (drewno to sprzedawane jest już w Składnicach CSH na terenie całego kraju). Kleić można klejem kazeinowym lub innym np. Wikol i Ak-40, sprzedawanych w sklepach z artykułami chemicznymi. Belkę kadłuba i statecznik pionowy, podobnie jak skrzydła i statecznik poziomy, kleimy bezpośrednio na planie. Dla wygody dorysowujemy symetryczne części skrzydła i statecznika poziomego, których nie naniesiono na rysunku. Oczywiście, najwięcej pracy będziemy mieli przy wykonaniu śmigła. Łopaty śmigła wycinamy z cienkiej balsy i nadajemy im profil w ten sposób, że zwilżone wodą umieszczamy na słoju lub puszce o średnicy zewnętrznej 100 mm i owiązujemy nićmi, jak to pokazano na rysunku perspektywicznym. Po wyschnięciu mamy gotowe łopatki. Łopata śmigła pokazana na rysunku jest wielkości naturalnej. Masa gotowego modelu nie powinna przekraczać 3 g.

Życzymy powodzenia przy pracy i sukcesów podczas lotów. Jeśli ktoś będzie miał trudności — prosimy o listy. Chętnie wyjaśnimy wątpliwości.

MODEL SZYBOWCA HALOWEGO KONSTRUKCJI ALEKSANDRA RACZYŃSKIEGO – AEROKLUB WROCŁAWSKI *



PIĄTE ZAWODY MODELI HALOWYCH WE WROCŁAWIU

zorganizowane przez Modelarnię MDDK „Fabryczna"

W niedzielę 3 lutego rozegrane zostały piąte z kolei zawody modeli małych form w hali. Na starcie w Hali Ludowej stanęło 50 zawodników: – 40 w klasie modelarzy bez licencji i 10 w klasie modelarzy z licencją (junior – senior).

Na czym właściwie polega impreza szybowców halowych? Otóż na tym, by model nie przekraczający rozpiętości płatów 450 mm, ważący jak najmniej, wyrzucony ręką zawodnika osiągnął najdłuższy czas lotu. Modelarz ma prawo do pięciu prób, z których dwie najlepsze liczy się do konkursu. Na pierwszy rzut oka bardzo prosty regulamin. Jednak nie tak łatwo uzyskać lot trwający pół minuty. Wyniki same mówią za siebie.

W klasie modelarzy z licencją I miejsce uzyskał Aleksander Raczyński sumą lotów 27 i 29 sek, drugi był Tadeusz Piątek 21 + 22,8 sek, trzecie miejsce zajął Jan Ochman z wynikami 20,2 + 22,5 sek.

Modelarze bez licencji uzyskali wyniki: I – Jerzy Stępień 14 + 15 sek (29 sek), drugi był Marek Bogdziewicz 11 + 17 sek (28 sek), trzecie i czwarte miejsca zajęli Ireneusz Żubko i Dariusz Kotarski, uzyskując w dwóch lotach po 21 sek. Czasy osiągane na imprezie nie przekroczyły 30 sek; po konkursie Aleksander Raczyński osiągnął rezultat 33 sek, co stanowi drugi rekord uzyskany w hali, w Polsce, tego typu modelem (pierwszy wynik 36 sek uzyskany został przez Jana Ochmana na jednym z treningów).

Nie jest więc tak bardzo łatwo wyrzucić szybowiec ważący 7 do 10 gramów na wysokość około 20 metrów i przekroczyć 40 sekund w jednym locie. Brak odpowiedniej techniki wyrzutu i może zbyt wysklepione profile płatów nie pozwoliły na maksymalne wykorzystanie płatowców. Zaobserwowałem, że zwycięskie modele latały wolno, dzięki wysklepionym profilom i turbulatorom. Taki sam rezultat, a nawet lepszy, można osiągnąć modelem z profilem płaskim czy takim, którego ugięcie szkieletowej będzie mniejsze, a opanuje się technikę wyrzutu i uzyska szybki lot przy wznoszeniu oraz minimalne opadanie. Warto nadmienić, że modelarze za oceanem uzyskują loty przekraczające 80, a ostatnio 100 sekund!

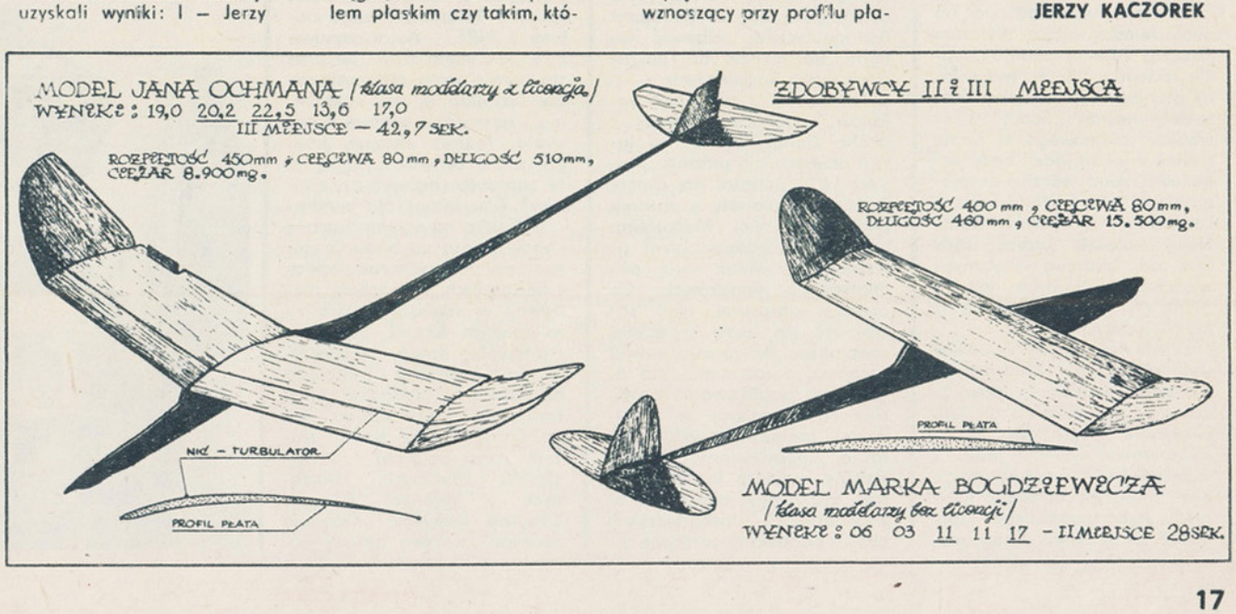
Trudnością także jest samo skonstruowanie modelu lekkiego i mocnego. Modele zwycięzców zbudowane były z balsy o ciężarze właściwym 0,08 do 0,1 g/cm³. Jako spoiw użyto WIKOLU, AK-40 i AGO. Na wyróżnienie zasługują młodzi modelarze bez licencji: Stępień, Bogdziewicz, Żubko, Kotarski, Kopczuch i Gnitecki, których modele wykonywały poprawne loty. Po dopracowaniu techniki wyrzutu czas lotu na pewno wzrośnie, bo konstrukcje były dobrze przemyślane i tylko może zbyt ciężkie.

Modelarze wrocławscy przeprowadzali także próby z szybowcami halowymi, mającymi ruchomą tylną część skrzydeł. Koncepcja zakładała lot wznoszący przy profilu płaskim, a lot szybowy przy profilu wklęsłym. Brak wyników pozytywnych zniechęcił konstruktorów do dalszych prób – szkoda!

Na zakończenie wypada kilka zdań poświęcić sprawie publikacji nowości modelarskich. Otóż przeczytałem w jednym z numerów, że „Skrzydlata" mało publikuje nowości, że brak ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych itp. – zdania te wypowiedziane zostały przez kol. Szynakę, reprezentanta kraju w kl. F1B na ostatnich mistrzostwach świata. Pytam się, czy przypadkiem nasi reprezentanci, mający bezpośrednie kontakty z elitą modelarską świata w klasach F1A, B, C, nie powinni dostarczać takich nowości modelarskich pozostałym modelarzom, publikując je w prasie krajowej?!

Wracając do imprezy podać pragnę, że nagrody ufundowane zostały przez Dzielnicowy Dom Kultury „Fabryczna" we Wrocławiu, a imprezę przygotował, kierował nią i refleksje podał niżej podpisany.

JERZY KACZOREK



KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

NOWI CZŁONKOWIE KAK

175. **Edward PATEREK,** 37-450 Stalowa Wola, ul. Nowotki 5/42. Pilot. Interesuje się m. in. lotniami.

176. **Mieczysław WIANECKI,** 37-450 Stalowa Wola, ul. Nowotki 5/42. Mgr. Interesuje się m. in. lotniami.

177. **Zbigniew ŚWIERK,** 05-900 Sochaczew.

178. **Andrzej ŁUCJANEK,** 24-130 Końskowola, Skowieszyn 161. Uczeń ZSZ. Interesuje się lotniami. Buduje „Sigmę".

SAMOLOT DO SAMODZIELNEGO MONTAŻU

Zbigniew Goryl, G. Urbańczyk — Buczkowice, pow. Bielsko-Biała, woj. katowickie. Nie znamy danych samolotu BD-6, o które pytacie. Samolot musi spełniać warunki techniczne przepisów obowiązujących w naszym kraju. Pilot musi mieć odpowiednie uprawnienia (licencję pilota turystycznego).

SILNIKI LOTNICZE

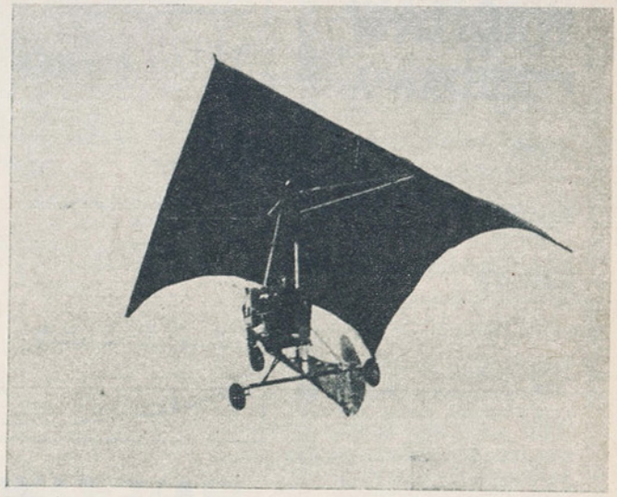
Waldemar Rajmus — Międzyrzec Podlaski. Silników lotniczych o mocy 100 KM nie ma na razie w sprzedaży w kraju. Silnik od śniegomobilu może być zastąpiony przez przerobione silniki motocyklowe W2B lub Mz-250 dostępne w kraju. Napiszemy o tym niebawem.

LOTNIE I WIROPŁATY W CZECHOSŁOWACJI

Dwumiejscowy wiroszybowiec

Członek naszego KAK z „Rotorklubu" w Brnie (CSRS) — **Peter Dobiš** — nadesłał zdjęcia ciekawych konstrukcji amatorskich, zbudowanych przez niego i jego przyjaciół.

Dziękujemy i serdecznie pozdrawiamy! Prosimy też o zapowiedzianą wymianę doświadczeń z zakresu konstrukcji i pilotażu miękkopłatów oraz wiropłatów.



Trzy spośród sześciu różnych miękkopłatów zbudowanych od 1964 r. Widzimy lotnię oraz dwa miękkopłaty holowane za samochodem.

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

18 lutego nowy obiekt kosmiczny wprowadzono na okołoziemską orbitę. Był nim sztuczny satelita „San Marco-4", rodem z Włoch, wyniesiony przy pomocy amerykańskiej rakiety nośnej „Scout" z ośrodka rakietowego w Kenii, ściślej z pływającej bazy rakietowej zbudowanej i eksploatowanej przez Włochów, zakotwiczonej u wybrzeży Kenii. Nowy satelita przeznaczony jest do badania fizycznych właściwości górnych warstw atmosfery, szczególnie burz magnetycznych.

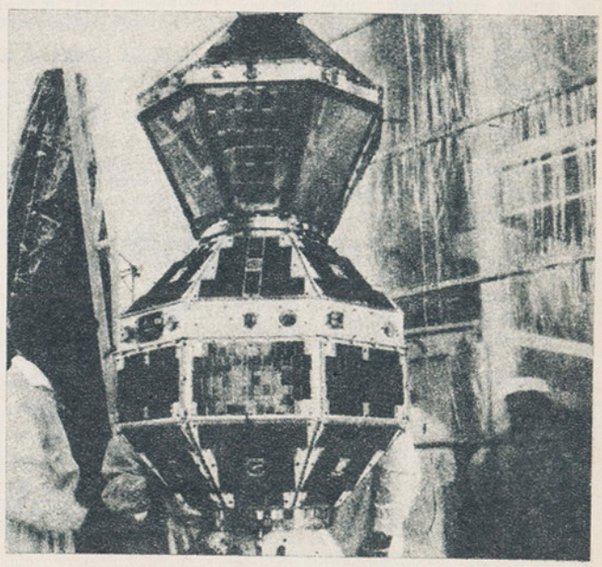
Liczba sztucznych obiektów wypełniających okołoziemską przestrzeń kosmiczną powiększa się z tygodnia na tydzień. Niezwykle poglądowo scharakteryzował sytuację jeden z uczestników zeszłorocznego XXIV Międzynarodowego Kongresu Astronautycznego, który odbył się w Baku. Otóż oceniając ilość jedynie radzieckich obiektów kosmicznych wymienił liczbę odpowiadającą masie pięciu tysięcy popularnych samochodów „Ziguli". Wyobraźmy sobie wyjazd z bram fabryki takiej ilości samochodów. A przecież niecałe ćwierć wieku temu powstała Międzynarodowa Federacja Astronautyczna, o której istnieniu wiedziała jedynie garstka wtajemniczonych entuzjastów. Dzisiaj aktualny prezydent Federacji prof. L. Napolitano twierdzi, pół żartem pół serio, że przyjdzie dzień, kiedy obrady Federacji Astronautycznej odbywać się będą tradycyjnie na pokładach stacji kosmicznych.

Tymczasem z odległych rejonów nadchodzą sygnały z okolic planety Wenus. W lutym amerykański próbnik „Mariner-10" przesłał na Ziemię 5 700 zdjęć planety, a obecnie pędzi w stronę Merkurego, skąd najprawdopodobniej otrzymamy również serię pamiątkowych widoków. Co prawda obrazami tymi zachwycać się będą wyłącznie specjaliści, bo prasa, nawet fachowa, coraz mniej ma ochotę na publikowanie prawdziwych informacji o tajnikach kosmosu, wybierając raczej opowiadania fantastyczne o tymże kosmosie. I fakt znamienny: chociaż w opowiadaniach fantastycznych często podawane są mylne informacje czy bardzo już przestarzałe, czytelnicy widocznie wolą fantazję od rzeczywistości, chociaż nikt jeszcze nie napisał dużej, do czytania, książki o przygodach kosmonautów. W poszukiwaniu jakiejś innej sensacji niż opanowywanie kosmosu trafiają się zresztą nie od dziś takie historie jak niedawno opublikowana przepowiednia (w prasie zachodnioeuropejskiej) o końcu świata, który ma nastąpić ni mniej ni więcej tylko w roku 1986. Przepowiednia będąca, mówiąc otwarcie, reklamą książki pewnego autora z NRF. Autor wysuwa tezę, że Ziemia straci po prostu swoje pole magnetyczne czy też ulegnie ono zakłóceniu i oczywiście nastąpi katastrofa. Jednym słowem, jeszcze jedna bajeczka więcej. A że znajduje chętnych czytelników? Tym lepiej dla autora!

Odtrutką na opowiadania o końcu świata są badania zespołowe uczonych radzieckich i francuskich, rozpoczęte niedawno w szwedzkim ośrodku rakietowym Kiruna. Stąd wystartowały balony stratosferyczne z radziecką i francuską aparaturą na pokładzie. Aparatura ta przeznaczona jest między innymi do badań zjawisk zorzy polarnej i innych zjawisk fizycznych, związanych z rejonem Północy. Dziennik radziecki „Krasnaja Zwiezda" nazywa balony badawcze — satelitami Ziemi. Unoszą się one na wysokości 30—40 km przechodząc nad terytorium Szwecji, Finlandii i ZSRR po równoleżniku uralskim. Odbiór sygnałów z dryfujących balonów dokonywany jest zarówno w Szwecji jak i w Związku Radzieckim. Szczególnie godne jest podkreślenia, że program badań międzynarodowych prowadzony jest według wspólnie opracowanego programu. Z balonami współpracuje aparatura satelity „Interkosmos-10", poza tym satelita „Aureole-2" (również powstały dzięki radziecko-francuskiej współpracy) i dziesiątki stacji naziemnych.

P. E.

Zespół francuskich sztucznych satelitów technicznych: „Castor" (dolny) i „Pollux" (górny), który przygotowywany jest do powtórnego startu w roku bieżącym z Gujany. W roku ubiegłym na skutek uszkodzenia rakiety nośnej satelity te nie zostały wprowadzone na orbity okołoziemskie.

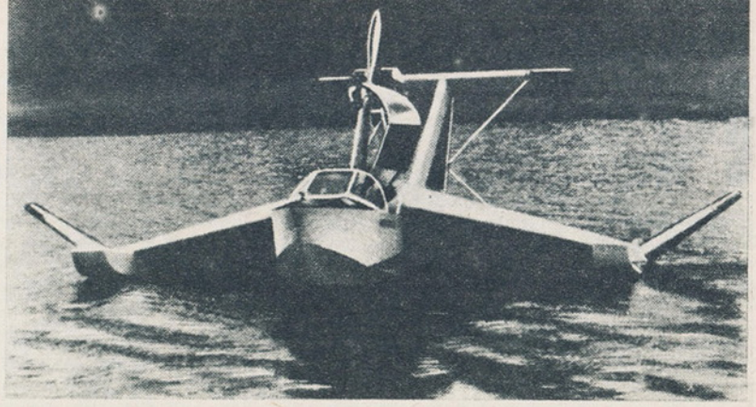


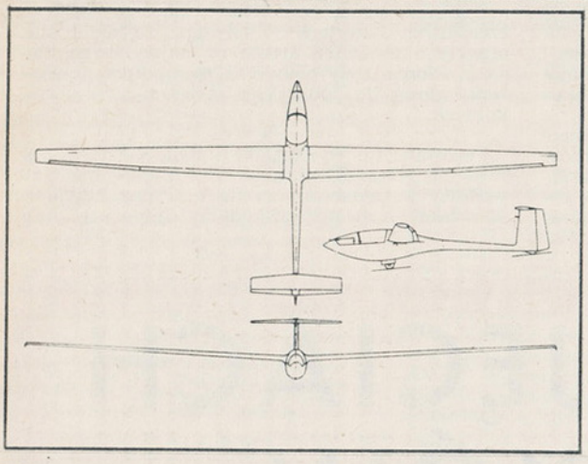
Rakietą po świecie

EKRANOLOT

Specjaliści radzieccy przywiązują duże znaczenie do rozwoju latających łodzi na poduszce powietrznej — ekranolotów. Oto jeden z radzieckich ekranolotów doświadczalnych, na którym „pilot doświadczalny" inż. Anatolij Bałujew osiągnął prędkość 120 km/h. Również próby naziemne wypadły pomyślnie. Jest to ekranolot dwumiejscowy, zabierający również ładunek towarowy.

Ekranolot jest bardzo łatwy w sterowaniu, szybki i zwrotny.

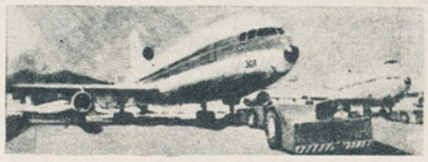




NOWY SZYBOWIEC FIŃSKI

Pik-20 jest nowym szybowcem laminatowym klasy standard „Formuły 1974" (klapy kombinowane), zbudowanym przez grupę lotniczą politechniki. Profil płata: Wortmann FX-67K 170 i 150. Masa własna — 205 kg, masa całkowita — 400 kg. Balast wodny — 80 l. Doskonałość max. — 40,5 przy 98 km/h, opadanie min. — 0,62 m/s przy 82 km/h, prędkość przeciągnięcia — 65 km/h, prędkość max. — 270 km/h. Rozpiętość — 15 m, długość — 6,65 m, pow. nośna — 10 m², wydłużenie — 22,5.

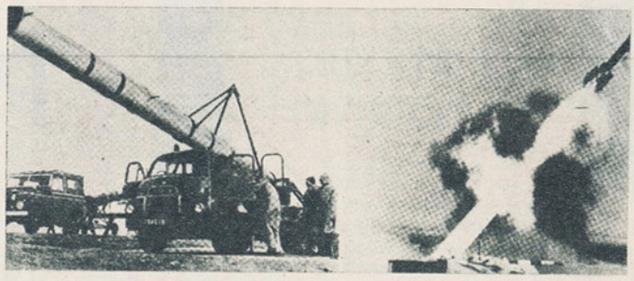
W NRF przechodzi próby w locie prototyp samolotu „Fantrainer", wyposażony w silnik Wankla o mocy 300 KM. Jest to samolot do szkolenia podstawowego. Masa całkowita — 1 250 kg. Podwozie stałe. Zastosowany układ napędowy zbliża charakterystykę pilotażową samolotu do odrzutowca.



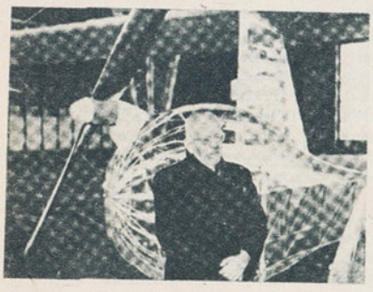
Z myślą o usprawnieniu naziemnego transportu samolotów na start i ze startu w wielkich portach lotniczych, a także z uwagi na konieczność oszczędności paliwa i przestrzegania czystości naturalnego otoczenia człowieka, projektuje się ciągniki poruszające się automatycznie wzdłuż tras jednotorowych.

RAKIETA SONDAŻOWA

„Petrel-2", to nowa brytyjska rakieta sondażowa o prędkości M = 2,1 do 3 i pułapie 210 km. Po locie głowica opada na spadochronie. Pierwsze próby — w ośrodku w Thumba w Indiach, w styczniu br. Do końca 1974 r. ma być zbudowane 300 rakiet „Petrel".



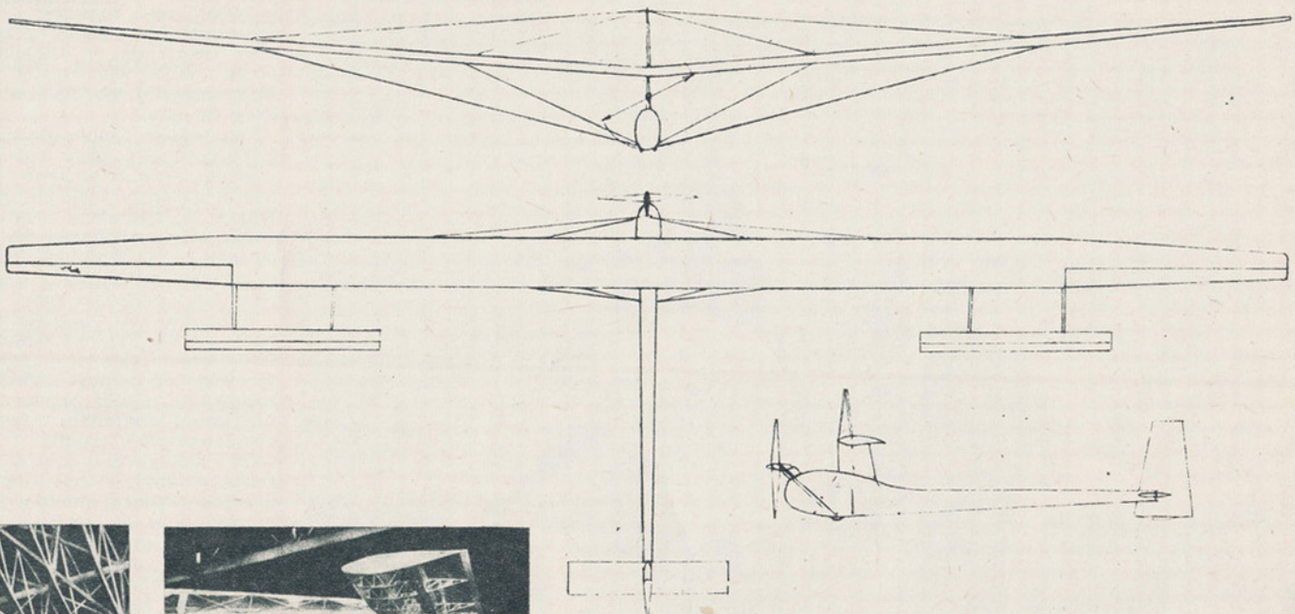
Zdjęcia i rysunki: „Air-Cosmos", „Aviasport", „Modele Reduit d'Avion".

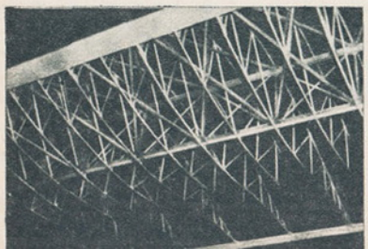


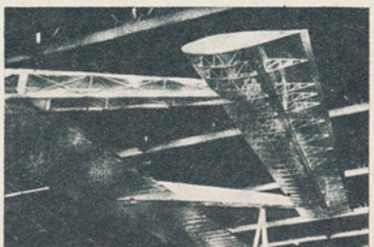
W uzupełnieniu danych z „SP" nr 6/1974 podajemy rysunek i dalsze szczegóły najnowszego mięśniolotu francuskiego Hurel „Aviette". Twórcą projektu jest inż. Maurice Hurel, konstruktor znanych samolotów CAMS i Hurel-Dubois. Rozpiętość — 40,25 m, pow. nośna — 54 m², długość 13 m, pow. usterzenia pionowego — 4,5 m², pow. usterzenia poziomego — 5 m². Masa płata — 36 kg, masa kadłuba — 16 kg, masa napędu — 16 kg, masa własna całkowita — 68 kg, pilot — 66 kg, masa całkowita — 134 kg. Prędkość lotu — 6 m/s (21,6 km/h), prędkość min. 5,5 m/s (20 km/h), doskonałość na wysokości 3 m — 40, promień zakrętu — 150 m. Współczynnik obciążenia niszczącego — 4. Płat jednodźwigarowy (sosna), żebra — balsowe. Dodatkowe stabilizatory na skrzydłach zapobiegają rewersowi lotek. Piramida z taśmy stalowej usztywnionej balsą. Kadłub z 4 podłużnic sosnowych. Przekładnia napędowa: łańcuchowa, przebiegająca pod kątem 45°. Pozycja rowerzysty — normalna. Dwa koła o średnicy 0,45 m. Sterowanie drążkiem o 3 osiach obrotu.

Na zdjęciach: Konstruktor. Pilot (G.-P. Thierard). Konstrukcja płata. Stabilizator skrzydłowy.

MIĘŚNIOLOT „AVIETTE"







Z „JANTARAMI" W OJCZYŹNIE KANGURÓW • 2 •

W OBJĘCIACH RODAKÓW

TADEUSZ REJNIAK

Na wiele miesięcy przed mistrzostwami świata Aeroklub PRL, za pośrednictwem Konsulatu Generalnego PRL w Sydney, nawiązał kontakt z Australijsko-Polskim Stowarzyszeniem Kulturalnym w Południowej Australii, w sprawie ewentualnego zorganizowania parodniowego pobytu aklimatyzacyjnego naszej ekipy w Adelaide. Pan Anatol Zagórski, założyciel i spiritus movens wspomnianego stowarzyszenia, razem ze swym synem Ryszardem, obecnym prezesem tej organizacji, podjęli prośbę Aeroklubu z całym zapałem. Wraz z wieloma innymi ofiarnymi działaczami polonijnymi rozwinęli szeroko zakrojoną akcję organizatorską tego niełatwego przedsięwzięcia i w jej wyniku zapewnili Aeroklub PRL, że ekipa znajdzie gościnę w uzgodnionych okresach przed i po mistrzostwach. Kiedy więc po południu 2 stycznia dolatywaliśmy do Adelaide, spodziewałem się, że będziemy na lotnisku oczekiwani. Ale obraz jaki ukazał się naszym oczom po wyjściu z samolotu, przeszedł najśmielsze nadzieje.

Przed budynkiem portowym, od strony płyty lotniskowej, falował tłum rodaków. Powiewały biało-czerwone chorągiewki, dziewczęta w polskich regionalnych strojach trzymały naręcza kwiatów, z daleka już witano nas serdecznie przyjaznym słowem i gestem. A co działo się, kiedy objął nas tłum witających, tego nie podejmuję się szczegółowo opisać. Mogę tylko powiedzieć, że zalew serdeczności z jakim spotkaliśmy się ze strony Polonii od pierwszej chwili pobytu w Adelaide wzruszał i oszałamiał jednocześnie. Ściskaliśmy mnóstwo rąk, poznawaliśmy dopiero mnóstwo osób, które później mieliśmy nazywać przyjaciółmi, lecz od pierwszych minut czuliśmy się w ich gronie jak w najbliższej rodzinie. Że w euforii powitania ekipa jako zespół przestała na pewien czas istnieć, to dość oczywiste w tych okolicznościach. Jej członkowie zostali po prostu zagarnięci przez swoich opiekunów i niełatwo było się zebrać nawet do zdjęcia dla prasy. Bo organizatorzy spotkania zadbali także o publicity. Zawodnicy musieli pozować fotoreporterom, a Bohdan Jancelewicz w imieniu ekipy udzielił wywiadu przed kamerami telewizji. Miałem możność tego samego dnia wieczorem oglądać ten wywiad w trzech programach TV, zaś zdjęcia naszej reprezentacyjnej czwórki wraz z notatkami o przylocie polskiej ekipy nazajutrz w porannej prasie.

Tymczasem jednak w rozmowie z panami Zagórskimi i z przybyłym specjalnie z Sydney konsulem polskim, panem Tadeuszem Gomułą, dowiedziałem się, że nasze szybowce przypłynęły wprawdzie do Adelaide w przewidzianym terminie, ale że tylko jeden z nich oraz samochód „Nysa" zostały już dostarczone do Waikerie. Pozostałe trzy — cło zatrzymało w porcie dla dokonania odprawy w naszej obecności.

Wiadomość była alarmująca, należało działać bezzwłocznie, gdyż urząd celny kończył pracę o siedemnastej, do której pozostawały niespełna dwie godziny. Z niejakim trudem zdołałem skrzyknąć ekipę. Umówiliśmy konieczne kontakty telefoniczne i podczas, gdy większość kolegów udała się ze swymi gospodarzami na kwatery, wspólnie z Beckerem, Jancelewiczem i Mikołajczykiem pognaliśmy do portu. Naturalnie w pomocnej asyście naszych głównych opiekunów i przy wykorzystaniu ich samochodów.

Zdążyliśmy. Urzędnicy celni byli usposobieni nader przyjaźnie. Rozplombowanie wozów transportowych i oględziny szybowców potraktowali jako formalność, którą nie zamierzali robić ani sobie ani nam nadmiernych kłopotów. Umówiliśmy się co do postępowania z ładunkiem znajdującym się już na lotnisku i po uzgodnieniu z firmą spedycyjną, że dostarczy pozostały nasz sprzęt nazajutrz do Waikerie, mogliśmy wreszcie pomyśleć o odpoczynku.

Zostałem zaszczycony gościną domu państwa Zagórskich, który był sztabem operacji „Ekipa". Tu koncentrowały się wszystkie nici organizacji naszego pobytu w Adelaide, tu przewijały się dziesiątki działaczy polonijnych, tu prowadzone były uzgodnienia oraz dyskusje, w których poznawałem wielu interesujących ludzi i ich podziwu godną aktywność w pracy społecznej. Ale ja byłem jeszcze... niezaaklimatyzowany, moja aktywność przeto z upływem godzin wieczoru nieco wątlała. Na szczęście gospodynią domu była złotego serca niewiasta, dobry duch rodziny — pani Lidia Zagórska. Jej zawdzięczam, że zauważywszy, iż z coraz większym trudem utrzymuję powieki w górnym położeniu, zarządziła ciszę nocną.

Nie wiem dokładnie jaka była temperatura tego dnia pełni australijskiego lata, na mój „zimowy gust" jednak na pewno o dobre dwadzieścia stopni za wysoka. Szczerze więc wyznam, że nie umniejszając nic radościom zaznanym w gorącym przyjęciu przez rodaków, jedną z większych przyjemności tego dnia powitania sprawiło mi... wejście pod chłodny prysznic. Gdy układałem się potem do snu, oddany do mej dyspozycji pokój wypełniał koncert świerszcza, nadawany z zarośli ogrodu tuż przy otwartym oknie u mego wezgłowia.

A trzeba wiedzieć, że muzyka australijskiego świerszcza ma się tak do niewinnego świergotu naszego rodzimego solisty romantycznych wieczorów, jak dźwięk gigantofonu do szemrania miniaturowego odbiorniczka radiowego na wyczerpanych bateriach. Sądziłem, że nie zasnę przy tych owadzich ariach na najwyższych tonach. Płonne były obawy: z momentem przyłożenia głowy do poduszki przestałem słyszeć cokolwiek.

★

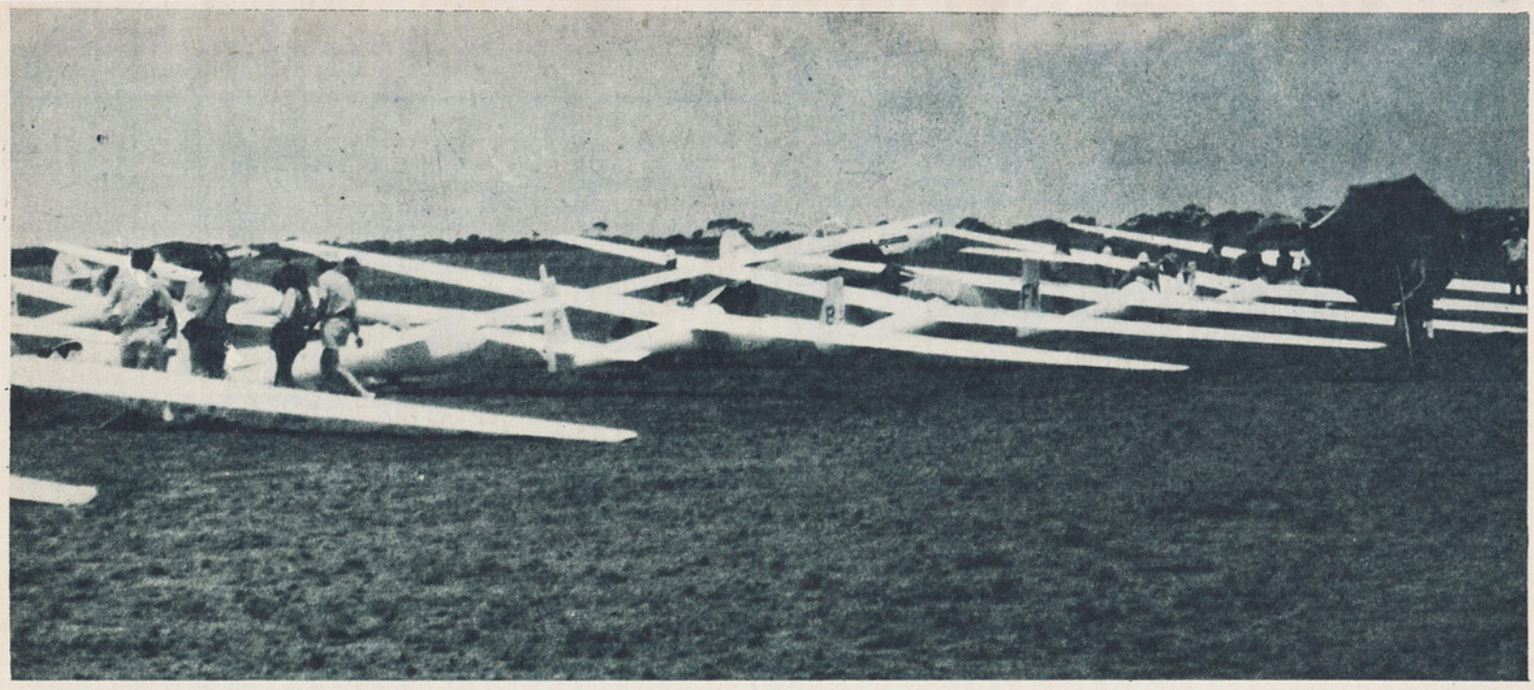
Pozostałe dni w Adelaide upłynęły różnie dla różnych. Większość członków ekipy, w tym zawodnicy z trenerem, miała czas pozostawiony do własnej i swoich gospodarzy dyspozycji. Jak już wspomniałem, byliśmy rozlokowani w gościnnych domach polonijnych indywidualnie, nasz wzajemny kontakt w tym czasie opierał się głównie na telefonie. Mogę więc tylko na podstawie późniejszych relacji kolegów powiedzieć, że spędzili czas w sposób miły, urozmaicony turystycznym zwiedzaniem okolicy, zażywaniem kąpieli w Oceanie Indyjskim i innymi tego rodzaju przyjemnościami.

Ale nie wszyscy. Trzon grupy technicznej, czyli Janusz Becker, Mietek Wilczak, Kazik Mikołajczyk i Zenek Korsak (który przechodził akurat... aklimatyzacyjne zapalenie oskrzeli — na szczęście wyposażony w antybiotyki troskliwą ręką pani Arety Medoń, gospodyni swego miejsca zamieszkania) oraz Andrzej Kmiotek, Bohdan Jancelewicz i piszący te słowa, spędzili pierwszy z dwóch dni na lotnisku. Trzeba było przejąć szybowce od spedytora, dokonać celnej odprawy zawiezionego tam wcześniej „Jantara" i „Nysy", no i rozejrzeć się w sytuacji miejsca mistrzostw. Mieliśmy przy tym nadzieję, że czas pozostający do oficjalnego rozpoczęcia treningu uda się wykorzystać na nieodzowne prace przy sprzęcie, żeby w dniu 6 stycznia był gotowy do lotu.

Ten ostatni zamiar można było zrealizować tylko częściowo, gdyż organizatorzy mistrzostw z głównym kierownikiem — panem Wallingtonem, chociaż przyjęli nas życzliwie, napomknęli jednak, że zgodnie z regulaminem zagospodarowanie ekip na lotnisku jest dozwolone dopiero od godziny 12.00 dnia 5 stycznia. Z montowania szybowców trzeba było więc zrezygnować, lecz i bez tego pozostało sporo do zrobienia.

Kłopotów, a i zmartwień, nieco przysporzyła nam „Nysa". Ten wypełniony po dach różnymi technicznymi skarbami samochód, spedytor — nie wiedzieć czemu — zamiast na lotnisku pozostawił w jakiejś peryferyjnej zagrodzie i nikt nie umiał dokładnie powiedzieć, gdzie mamy szukać naszego majątku. Zlustrowaliśmy place rampy kolejowej i szereg innych zakamarków, zanim przybyły z Adelaide kierowca firmy spedycyjnej wskazał miejsce ukrycia naszej technicznej bazy na kołach. Z uruchomieniem jej nie poszło łatwo, bo rozładowany akumulator nie przejawiał żadnej chęci dania silnikowi ożywczej iskry, pod wieczór jednak mieliśmy nasz sprzęt skompletowany i zabezpieczony na

Tym razem dysponowaliśmy cieniodajnym parasolem. Henryka Poźniaka w kabinie osłania Kazimierz Mikołajczyk.



Szybowce klasy standard w ustawieniu startowym.

Zdjęcia: J. Becker i autora

lotnisku. Opuszczając je zapewniłem pana Wallingtona, iż pokażemy się ponownie dopiero w regulaminowym terminie.

To uspokojenie z naszej strony było o tyle wskazane, że w ciągu dnia przewinęła się przez lotnisko nazbyt liczna grupa Polaków. Mianowicie Józef Dankowski z zawodnikami nie wytrzymali w Adelaide i przyjechali też na rekonesansowe odetchnięcie powietrzem Waikerie. Że zaś prawie każdego z nich przywiózł oddzielny samochód i że przybyli w asyście swoich opiekunów, więc nasza lotniskowa działka wyróżniała się gęstością zaludnienia, co oczywiście nie mogło budzić zadowolenia gospodarzy terenu. Fakt, że działki innych ekip świeciły na razie pustkami, nie oznaczał bynajmniej, że konkurenci mieli zjawić się na ostatnią chwilę. Wielu z nich — jak niosła lotniskowa fama, a potwierdzały ją notatki prasowe — przebywało w Australii już znacznie wcześniej, latając treningowo z okolicznych lotnisk. Po rozpoczęciu imprezy łatwo było rozpoznać kto kiedy przyjechał: mówił o tym przejrzyście stopień zbrązowienia cery.

My po tym pierwszym dniu wyglądaliśmy jak Indianie, co było o tyle zaskakujące, że niebo przez cały czas kryły dość szczelnie chmury. Chociaż słońca prawie nie było widać, wzbudziło ono nasz respekt wieczorem obolałymi nosami, czołami i wielu innymi częściami ciała, odsłoniętymi w ciągu dnia nieprzezornie, w pochopnym — jak się okazało — zaufaniu do chmur. Miało to nam dokuczać szczególnie nazajutrz, gdy trzeba było na przypieczonych karkach dopiąć kołnierzyki, zawiązać krawaty i przywdziać zdobne godłami oficjalne ubiory. Bo nasza aklimatyzacja przebiegała według precyzyjnie przez gospodarzy ustalonego programu, a jednym z najważniejszych jego punktów był przewidziany na dzień 4 stycznia, zorganizowany przez Australijsko-Polskie Stowarzyszenie Kulturalne w Południowej Australii — jak głosiło zaproszenie: Bal na cześć Polskiej Ekipy Szybowcowej w Adelaide Town Hall.

Impreza została urządzona na wielki dzwon. Już samo miejsce jej przeprowadzenia — Adelaide Town Hall, czyli niezwykle okazała, imponująca architekturą wnętrza, reprezentacyjna sala ratusza miejskiego stolicy Południowej Australii — przydawała blasku balowi. A że przybył nań też, zaproszony przez organizatorów, Konsul Generalny PRL z Sydney, pan Edward Malczyk wraz z małżonką i córką, że zjawiła się cała świta współpracującej z organizatorami, miejscowej i nie tylko miejscowej Polonii, że do tańca przygrywała świetna polska orkiestra, nie szczędząca mocnego uderzenia i że w końcu — powiedzmy to bez fałszywej skromności — nasza ekipa stanęła w parkietowych szrankach na wysokości zadania, więc wieczór upłynął zarówno uroczyście jak i relaksowo.

Uroczyście, bo były serdeczne w tonie przemówienia ze strony witających i takież z naszej, zakończone prezentacją wszystkich członków ekipy, a relaksowo, bo nastrój zabawy był uroczy co się zowie. Okrasę balu stanowiły dwie Miss Polonie — panie Renata Musiela i Dorota Podiewska, lecz i pozostałe przedstawicielki polonijnej kobiecości nie ustępowały im urodą i wdziękiem. Toteż kiedy o drugiej nad ranem orkiestra zaintonowała, a sala gremialnie odśpiewała polski hymn narodowy na zakończenie balu, nie wszystkim chciało się jechać do domów.

★

Teraz powinienem napisać: Dnia następnego znaleźliśmy się w Waikerie. Powinienem, lecz jeszcze nie mogę, bo po prostu czułbym się nie w porządku wobec tych wszystkich bratnich nam serc w Adelaide, którym zawdzięczaliśmy tak wiele. Niechaj Czytelnicy pozwolą przedstawić sobie bodaj kilkanaście spośród dziesiątków nazwisk, które utrwaliły się w naszej pamięci najlepszym wspomnieniem. Gościny członkom ekipy udzielili w swych domach państwo: Panaszkowie, Konopaccy, Niemcowie, Wiwatowscy, Mańkowie, Medoniowie, Wojtkowowie, Wierzbowscy, Zillinowie, Sulikowscy, Gorzelakowie i Nowiczowie. Troszczyli się o swych podopiecznych nie tylko przed i po mistrzostwach, gdy byli pod ich dachem, lecz odwiedzali również w czasie zawodów, zawsze uczynni i chętni do pomocy, jeśli zaszła potrzeba.

Wiecznie zabiegany, błyskawiczny w działaniu pan Zbigniew Grąbczewski rad byłby nieba przychylić każdemu. Jego, od znajomego lekarza zdobyte, specyfiki ratowały nas przed oparzeniami słonecznymi w najupalniejsze dni mistrzostw. Pan Aleksander Wacyk, człowiek oszczędny w słowach, a niezwykle hojny czynem, zyskał sobie naszą szczególną wdzięczność — oddał do dyspozycji ekipy dwa samochody, które przez cały czas trwania imprezy pracowicie ciągnęły wozy transportowe „Jantarów" po bezdrożach tras konkurencji.

Chciałoby się jeszcze wspomnieć panów Bolesława Tołoczko, Witolda Zaleskiego, Jerzego Andreckiego i wielu, wielu innych, za sprawą których o tysiące mil od ojczyzny byliśmy zawsze wśród swoich. Nawet mieszkający w Sydney wydawca i redaktor „Kuriera Polskiego", pan Lech Hoffman, którego miałem przyjemność poznać już wcześniej, podczas jego zeszłorocznej wizyty w Warszawie, w nawale obowiązków znalazł jednak parę dni czasu, żeby — wraz z żoną Krystyną — przywitać ekipę w Adelaide.

No i niezapomniani Zagórscy: senior — pan Anatol, pełen inwencji, niestrudzony działacz i jego nieodrodny pod tym względem syn — pan Ryszard, później po prostu Rysiek, zawsze pogodny, zawsze uśmiechnięty, jakby świadczone na rzecz ekipy prace były mu samą przyjemnością, a nie trudem. Nie wiem jak mam przepraszać żonę Ryśka, uroczą panią Fredę za to, że nawet gdy przeziębiona leżała w domu, Ryszard załatwiał w różnych instytucjach Adelaide sprawy ekipy lub w jej interesach jeździł wielokrotnie do Waikerie.

Właśnie przed domem państwa Zagórskich, na ciasnej uliczce Ormond Grove, zebrała się w dniu 5 stycznia rano kolumna samochodów, którymi wyruszliśmy do Waikerie. Dotarliśmy na lotnisko około południa, a tam czekał już na nas Frank Jordan. Myślę, że wielu szybowników starszej generacji będzie wiedziało o kim mowa, jeżeli powiem, że to nazwisko nosi obecnie Leszek Szczęśniak, który przed kilkunastu laty był członkiem Aeroklubu Krakowskiego, potem Podhalańskiego i w Polsce zdobył złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami. Po wyemigrowaniu do Australii zmienił nazwisko, żeby swoimi „sz-cz-ę-ś..." nie łamać tubylcom języków.

W wyniku korespondencyjnych uzgodnień, poczynionych jeszcze z Warszawy, Leszek podjął się niewdzięcznej roli służenia nam pomocą jako swego rodzaju fachowy cicerone na terenie mistrzostw, a zarazem obiecał znaleźć dodatkowych pomocników spośród miejscowych szybowników, którzy własnymi samochodami chcieliby wozić nasze jantarowe przyczepy. W swoje funkcje Leszek wszedł z takim rozmachem, że chwilami musieliśmy nawet powstrzymywać nieposkromiony entuzjazm jego działania. Nie zmienia to wszakże faktu, iż wiele mu zawdzięczaliśmy, a już najbardziej — niezwykle szczęśliwą rękę w wyszukiwaniu tych dodatkowych pomocników.

Jednym z nich był Andrzej Woźniakowski, szkolny kolega Adama Zientka jeszcze z czasów cieszyńskich. Szybowcowe latanie zaczął w Goleszowie, potem wojennymi losami rzucony poprzez wiele krajów aż do Australii, lata tam w wolnych chwilach do dzisiaj. Jego małomówność, spartański sposób bycia, a także rozliczne zajęcia jakich się w życiu imał, zyskały mu w ekipie rychło przydomek Traper. Polubiliśmy go bardzo, a i on chyba nas też trochę, skoro przez cały czas mistrzostw ofiarnie eksploatował siebie i swój samochód, nie chcąc nawet przyjąć zwrotu poniesionych kosztów paliwa. — Niech ekipa ma też coś ode mnie — odpowiadał na nalegania ze zwykłą sobie skromnością, jakby sam fakt jego nieocenionej pomocy nie był dla nas największym darem.

Drugim „samochodowym pomocnikiem", a właściwie drugimi, bo to małżeńska para, byli Murray i Kaye Chase'owie. Oboje piloci, ona przy tym instruktor szybowcowy, oboje sympatyczni, po australijsku rzeczowi, dobrze wiedzieli na czym polega pomoc dla zawodnika w powietrzu. Tym bardziej więc miałem wątpliwości, gdy mi Leszek rekomendował ich chęci jeżdżenia z polską załogą naziemną, czy im się ta bynajmniej nie zabawa nie znudzi w trakcie mistrzostw. Zbędne były obawy. Pełnili swe wolontariuszowskie funkcje absolutnie wzorowo i przylgnęli do nas tak mocno, że w dniu pożegnania na lotnisku w Adelaide można było dostrzec wilgotne ślady wzruszenia na twarzy... ładniejszej połowy tej pary. (Ach, ta polska szarmancja wobec dam! Robiła wrażenie w Australii, robiła...)

Skoro mowa o damach, to wróćmy do tematu przyjazdu na lotnisko. Oczekiwał nas tam bowiem nie tylko Leszek Szczęśniak, lecz także... ogromny, powitalny bukiet, oczywiście biało-czerwonego kwiecia i to w rękach — nikt by nie zgadł: obu wspomnianych uprzednio Miss Polonii! Miła to była niespodzianka, miła i nad wyraz ładna. Szkoda, że nie mogliśmy jej okazać należnej atencji, ale czas naglił — trzeba było się zadomowić, rozpakować i co żywo zająć szybowcami.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

JAK-12R ● JAK-12M

OPRACOWANY w 1946 r. samolot Jak-12 (całkowicie drewniany), z silnikiem M-11FR o mocy 145 KM, był zbyt słaby do pełnienia swoich zadań. Ponieważ pod koniec lat czterdziestych pojawił się nowy silnik AI-14R konstrukcji Iwczenki, ok. 1952 r. w biurze A. Jakowlewa skonstruowano nowy samolot na bazie Jaka-12. Wprawdzie wykorzystano tylko niektóre zespoły (podwozie, usterzenie pionowe) z poprzednika, oznaczenie było takie same lecz z literą R: Jak-12R. Konstrukcja pozostała jeszcze głównie drewniana z kadłubem spawanym z rur stalowych. Ze względu na większy i mocniejszy silnik wymiary samolotu nieco zwiększono (głównie przedłużono kadłub).

W krótkim czasie wprowadzono do tych samych wymiarów i kształtów samolotu (własności aerodynamiczne bez zmian) nową konstrukcję płatowca. Wprowadzono duralowe elementy szkieletu usterzeń i skrzydeł, a także kesony blaszane powierzchni nośnej. Pokrycie pozostało płócienne. Zewnętrznie nowy Jak-12M różnił się od poprzednika płetwą przy stateczniku pionowym. Wprowadzony do produkcji w ZSRR, był budowany w dużych seriach.

W 1956 r. samoloty Jak-12R pojawiły się w niewielkich ilościach w lotnictwie polskim, jako samoloty łącznikowe. W 1957 r. została podjęta w WSK-Okęcie licencyjna produkcja Jaków-12M w wersji łącznikowej, szkolnej i sanitarnej. W ciągu wielu lat produkcji zbudowano (łącznie z późniejszą wersją Jak-12A) 1 150 sztuk (także dla cywilnego lotnictwa sanitarnego). Na bazie Jaka-12M powstał PZL-101 „Gawron". Jaki-12M pełnią do dziś służbę w lotnictwie polskim, choć już w ograniczonej ilości.

Konstrukcja (Jak-12M). Kadłub spawany z rur stalowych. Przednia część silnikowa pokryta blachą. Pozostała część pokryta płótnem mocowanym do duralowych listew. Kabina zawiera cztery fotele; w wersji szkolnej oba przednie miejsca posiadają sterownice. Z lewej strony trójkątne drzwi umożliwiają ładowanie noszy (po wyjęciu tylnych foteli). Skrzydła dwudźwigarowe wsparte zastrzałami posiadają szkielet duralowy oraz pokrycie do pierwszego dźwigara blachą duralową. Całość pokryta płótnem; w skrzydłach dwa zbiorniki paliwa. Stałe metalowe skrzela wzdłuż całej rozpiętości. Lotki i klapy metalowe, kryte w przedniej części blachą; całość oklejona płótnem. Usterzenie — podobnej konstrukcji jak skrzydła, usztywnione cięgnami. Kółko ogonowe sterowane. Podwozie amortyzowane sznurami gumowymi wewnątrz kadłuba. Wyposażenie radiowe do lotów bez widoczności.

Napęd: 7-cylindrowy silnik gwiazdowy AI-14R o mocy max. 240 KM budowany z licencji w Polsce. Śmigło metalowe przestawialne.

Malowanie: Górne i boczne powierzchnie ciemnooliwkowe lub ciemnozielone, dolne powierzchnie jasnoniebieskie. Szczyt usterzenia pionowego biały, żółty lub czerwony. Szachownice. Numery taktyczne białe.

DANE TECHNICZNE

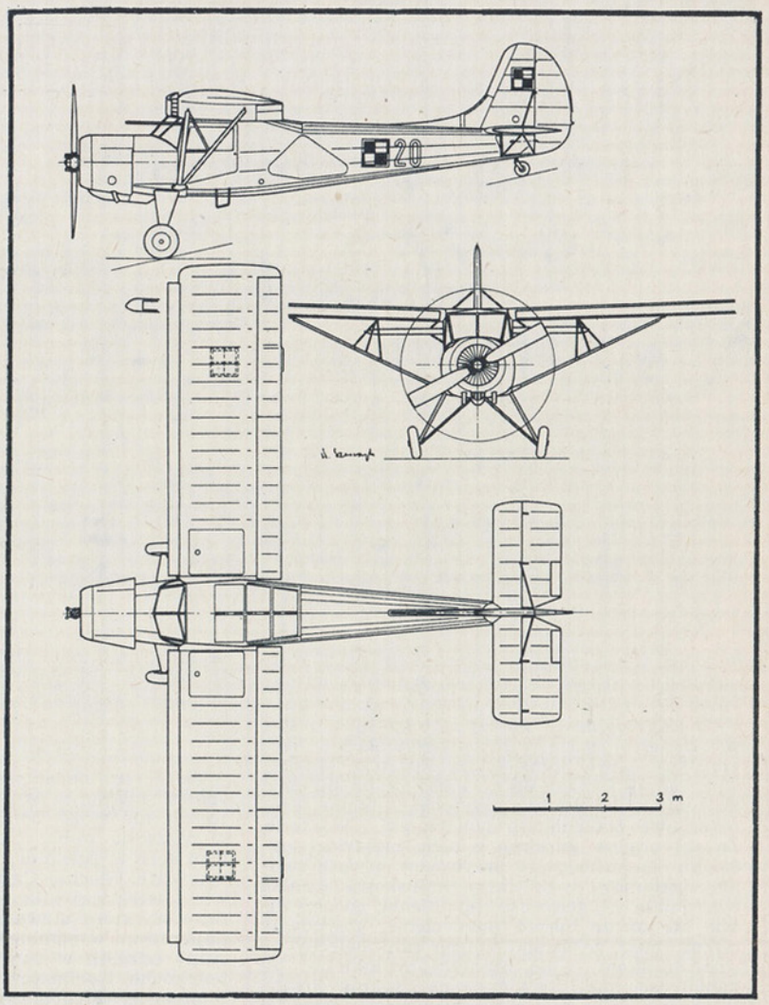
Wymiary: Rozpiętość — 12,6 m, długość — 9,0 m, wysokość — 3,12 m, pow. nośna — 23,86 m².

Masy: Masa własna — 1 026 kg, masa użyteczna — 424 kg, masa całkowita max. — 1 450 kg.

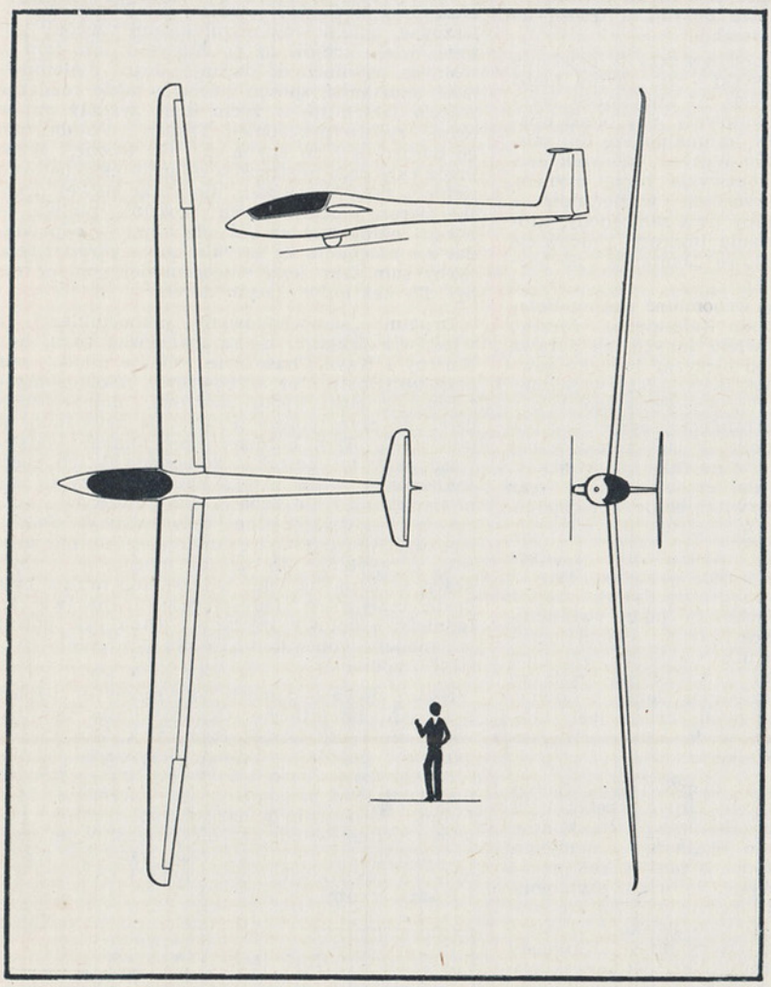
Osiągi: Prędkość max. — 182 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, prędkość lądowania — 73 km/h, wznoszenie — 4,1 m/s, pułap — 4 160 m, zasięg — 765 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

Na zdjęciu: Jak-12R; na rysunku: Jak-12M.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



LS-2

PILOT Helmut Reichmann z NRF, startujący na szybowcu LS-1 („SP" nr 25/1972), zajął 1 miejsce w klasie standard w SMS w 1970 r. w Marfie (USA). Pilot ten startował na tegorocznych SMS w Australii (gdzie zajął znów 1 miejsce), tym razem na ulepszonym typie poprzedniego szybowca, oznaczonym LS-2.

Od dawna było wiadomo, że konstruktor Wolf Lemke z wytwórni Schneider pracuje nad ulepszeniem LS-1 i dostosowaniem go do nowych przepisów obowiązujących w klasie standard. Na zawodach w Hahnweide w 1973 r. szybowiec LS-2 został pokazany po raz pierwszy i wywołał sensację, okazując się równorzędnym partnerem 20-metrowych orchidei z klasy otwartej, nie mówiąc o rywalach z klasy standard (z powodu uszkodzenia przy lądowaniu LS-2 nie ukończył zawodów). Jest to szybowiec o niewątpliwie świetnych osiągach, jednakże jest trudny w pilotażu, szczególnie przy lądowaniu. Wpłynęło na to zastosowanie klap wyporowych typu samolotowego, wychylanych aż do 60 stop. (Nowe przepisy OSTIV dla klasy standard przewidują zastosowanie klap, ale wykluczają zastosowanie klapolotek. Jest to przedmiotem licznych zastrzeżeń).

LS-2 jest jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem, zbudowanym z tworzyw sztucznych (skorupa z laminatu z rdzeniem piankowym).

Skrzydła dwudzielne, o obrysie dwutrapezowym, posiadają wyraźny skos do przodu i charakterystycznie zagięte w dół końce. Krótkie lotki na skrajnych częściach. Długie klapy mogą być ustawiane w położenie 0 i 30 stop. do lotu i 60 stop. do lądowania (działają wtedy jako hamulce aerodynamiczne).

Kadłub ma kształt identyczny z poprzednią konstrukcją (LS-1). Osłona kabiny — jednoczęściowa, wpisana w obrys przedniej części kadłuba. Tył kadłuba przewężony.

Usterzenie wolnonośne w układzie T. Usterzenie wysokości płytowe, trapezowe (ale nie skośne, jak w LS-1), wyposażone w klapkę dociążającą. Usterzenie pionowe klasyczne; stateczniK stanowi całość z kadłubem.

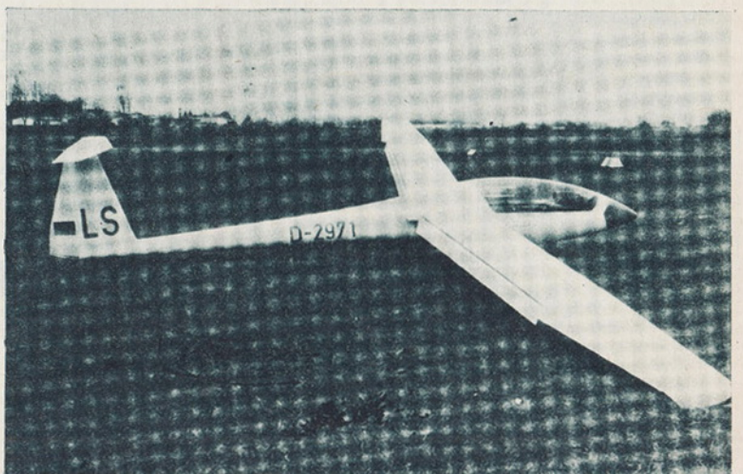
Podwozie jednokołowe całkowicie chowane w locie. **(J. S.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 6,80 m.

Masy: Masa własna — 245 kg, masa całkowita — 350 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 40 przy prędkości — 100 km/h, opadanie min. — 0,65 m/sek przy prędkości — 75 km/h, prędkość przeciągnięcia — 58 km/h, prędkość dopuszczalna — 220 km/h.



SKRZYDLATA POLSKA
Korespondencje

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach.

KSIĄŻKA O ŚMIGŁOWCACH

Szanowna Redakcjo!

Przeczytałem zamieszczony w „Skrzydlatej" (nr 47 z 25 listopada 1973 roku) artykuł pt.: „Czy na Zjeździe będzie mowa o wiropłatach?". Autor, R. Witkowski, porusza w nim szereg spraw dotyczących wiropłatów. Jest tam mowa (m. in.) o braku tak bardzo poszukiwanych publikacji śmigłowcowych. Podobno najświeższa, popularna książka o śmigłowcach ukazała się w 1959 r. Otóż będąc w pierwszych dniach tego roku w Grudziądzu, ujrzałem w jednej z księgarń książkę „Śmigłowce", której autorem jest Włodzimierz Ostrowicz. Pozycja ta, której „druk ukończono w sierpniu 1971 roku", nie jest przecież aż taka stara. Ukazała się ona nakładem Wydawnictwa MON w serii „Biblioteka wiedzy wojskowej".

Pod względem estetycznym książka jest bardzo udana. Sztywna oprawa, powleczona beżowym materiałem, chroniona jest dodatkową obwolutą w odcieniach brązu. Zawartość książki jest również bogata. Składają się na nią trzy rozdziały: I. Kartki z historii śmigłowca; II. Zasady użycia śmigłowca na polu walki; III. Możliwości zastosowania śmigłowców do celów cywilnych.

W końcowej części książki znajduje się „Katalog współczesnych śmigłowców". Jednym słowem, książka powinna znaleźć się w biblioteczce każdego miłośnika lotnictwa.

Z życzeniami wszystkiego najlepszego dla zespołu redakcyjnego.

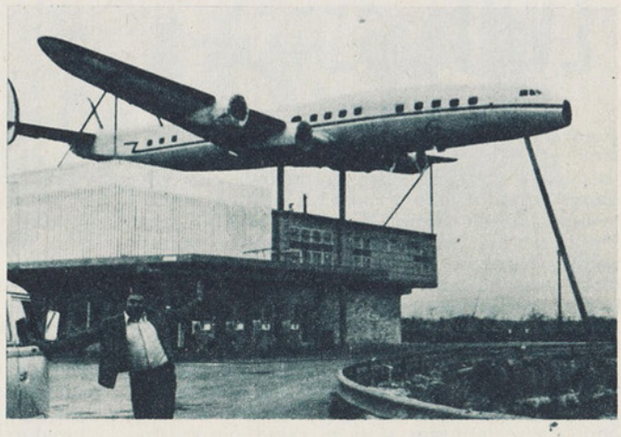
Krzysztof Makuracki

REKLAMA

Droga Redakcjo!

Jestem stałym czytelnikiem Waszego popularnego tygodnika. Mimo, iż z zawodu jestem marynarzem - mechanikiem okrętowym we flocie handlowej Kanady, to każdą chwilę wolną od pracy spędzam na lataniu Cessną-150.

Będąc w styczniu na Florydzie (USA) spotkałem taką oto zamieszczoną na zdjęciu, reklamę stacji benzynowej i jednocześnie małego lotniska.



Przesyłam jak najserdeczniejsze pozdrowienia.

Witold Rudnicki

ARYTMOGRAF

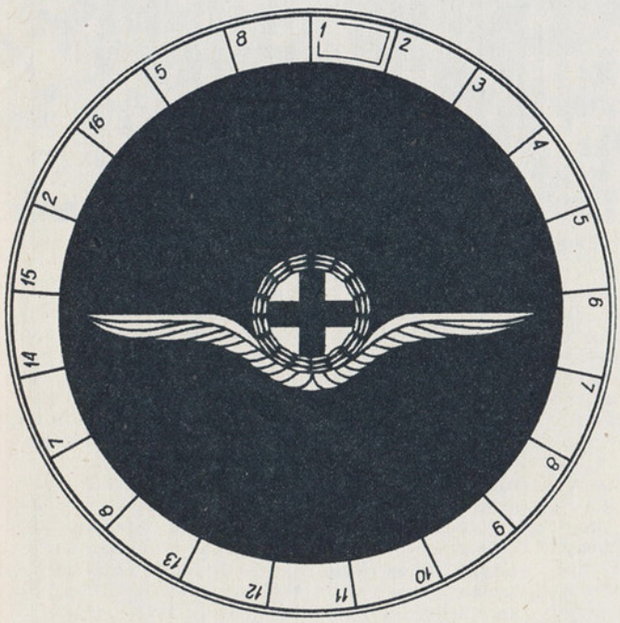
Do arytmografu należy wpisać litery, którym odpowiadają liczby odgadniętych wyrazów. Należy pamiętać, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Litery wpisanych w ten sposób wyrazów, czytane zgodnie z ruchem wskazówek zegara począwszy od pola oznaczonego podwójną linią, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: A — francuski samolot myśliwski, na którym walczyli Polacy w czasie II wojny światowej: 6 — 8 — 11 — 14 — 15 — 2 — 4; B — przedsiębiorstwo, przy którym powstał Zespół Śmigłowcowych Robót Budowlano-Montażowych: 5 — 4 — 9 — 3 — 8 — 1; C — szybowiec szkolny konstrukcji Wacława Czerwińskiego, typu WWS-2: 12 — 8 — 13 — 8; D — czołowa szybowniczka radziecka, startowała w międzynarodowych zawodach w Lesznie; 10 — 8 — 4 — 4· E — przechylenie samolotu w locie prostoliniowym: 7 — 16 — 5 — 9.

Opracował: **JANUSZ PALACZ**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 24.III. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00—023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**



POCZTA

JAK ZOSTAĆ STEWARDESĄ?

„W tym roku kończę ósmą klasę szkoły podstawowej i chciałabym zostać stewardesą. Proszę o możliwie dokładne informacje na ten temat" — pisze **Małgorzata Kolicka z Przeźmierowa, k. Poznania.**

Nie ma w Polsce szkoły kształcącej stewardesy i stewardów lotniczych. Polskie Linie Lotnicze LOT prowadzą jednak we własnym zakresie szkolenie stewardes i stewardów. Wymagane od kandydatów warunki: **wiek od 21 do 27 lat; wzrost co najmniej 160 cm dla kobiet i 175 cm dla mężczyzn, szczupła sylwetka, ciężar ciała proporcjonalny do wzrostu; dobre warunki zewnętrzne; bardzo dobra znajomość co najmniej dwóch języków obcych spośród francuskiego, angielskiego, niemieckiego i rosyjskiego; bardzo dobry stan zdrowia; wykształcenie co najmniej średnie.**

Kandydaci na stewardesy i stewardów składają podania z życiorysem i 2 zdjęciami do **Działu Kadr PLL LOT w Warszawie, przy ul. 17 Stycznia 37, pokój 24** w godz. 9—13, codziennie prócz sobót i świąt.

Ze zgłoszonymi kandydatami przeprowadzane są rozmowy wstępne i wyznaczany jest termin egzaminów, na które składają się: **test pisemny i ustny z 2 języków obcych; test ustny z geografii oraz test ustny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.**

NAUKA, SZKOLENIE, PRACA

Jacek Grzelak — Szamotuły. Liceum Lotnicze mieści się w Dęblinie, przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego. Pod adresem WOSL należy też pisać do Liceum Lotniczego, które udziela szczegółowych informacji o warunkach przyjęć i nauki.

Witold Jakubowski — Częstochowa, Władysław Grabiński — Chełm Lubelski, Henryk Piłat — Majdan Borowski, pow. Bełżyce. Na szkolenie praktyczne w powietrzu przyjmowani są kandydaci, którzy m. in. ukończyli 16 lat życia. Szkolenie teoretyczne w aeroklubie można rozpocząć kilka miesięcy wcześniej. O przyjęcie na szkolenie lotnicze należy zwracać się bezpośrednio do najbliższego aeroklubu regionalnego.

Jednym z niezbędnych warunków rozpoczęcia szkolenia praktycznego w powietrzu w lotnictwie sportowym jest orzeczenie o stanie zdrowia kandydata, wydane przez komisję lotniczo-lekarską Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu PRL we Wrocławiu. Komisja ta nie kwalifikuje kandydatów na podstawowe szkolenie lotnicze, noszących okulary. Wyjątkowo do dalszych lotów dopuszczani bywają piloci już doświadczeni, którzy zaczęli nosić okulary w trakcie uprawiania sportu lotniczego. Ostateczne orzeczenie zawsze jednak należy do komisji lotniczo-lekarskiej GOBLL.

Roman Garbal — Tarzymiechy, pow. Krasnystaw, Wiesław Rak — Bugaj, pow. Radomsko. Mechanik eksploatacji śmigłowców może ubiegać się o pracę m. in. w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, k. Lublina. Miejscem pracy dla mechanika eksploatacji samolotów mogą być m. in. Polskie Linie Lotnicze LOT, WSK Warszawa, WSK Mielec, aerokluby regionalne, lotnictwo sanitarne. Ubiegać się o pracę należy bezpośrednio u wybranego, ewentualnego pracodawcy.

POMYŁKI

Pisze mgr inż. **Edward Sobczak,** przewodniczący Rady Robotniczej Zakładu Szybowcowego we Wrocławiu: „W nawiązaniu do wiadomości podanej w „Skrzydlatej" (nr 2 z 1974 r.), w rubryce „Z lotu po kraju", informuję, że wydrukowano mylnie nazwisko naszego pracownika wyróżnionego odznaką „Budowniczy Wrocławia". Zamiast Kazimierz Chojnacki powinno być **Kazimierz Chojnowski.** Pomyłka jest o tyle istotna, że K. Chojnacki jest również długoletnim pracownikiem naszego zakładu, wobec czego notatka zdezinformowała załogę, chętnie czytającą „Skrzydlatą", jak również szerszy ogół.

Także przy nazwisku Jana Wilka, wyróżnionego odznaką „Zasłużony dla Dolnego Śląska", podano niewłaściwą nazwę **Zakładu Szybowcowego** jako „Delta-Hydral".

Red.: Niniejszym prostujemy i przepraszamy.

KKRA KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

MIROSŁAW LESZCZYŃSKI — ul. Dworcowa 14/7, 69-110 Rzepin. Ma 23 lata i jest pilotem sportowym. Interesuje się też modelarstwem lotniczym i wykonuje modele na podstawie planów zamieszczanych w prasie lotniczej. Posiada już pokaźną kolekcję tych modeli. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z koleżankami i kolegami z kraju oraz z ZSRR, CSRS i NRD.

PRACA DLA INSTRUKTORÓW

Aeroklub Tatrzański w Nowym Targu zatrudni natychmiast:

- **kierownika działu szkolenia (szefa wyszkolenia);**
- **instruktora szybowcowego;**
- **instruktora samolotowego;**
- **instruktora spadochronowego.**

Warunki do uzgodnienia na miejscu.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-546 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, JERZY POMIANOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02—546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Podpisano do druku 1.III.1974 r. Zam. 1641 W-52

Tekst: Mgr inż. JERZY SWIDZIŃSKI
Rysunki: JULIAN MALEJKO

LWD „ZUCHY" „JUNAKI"

Pomyślne wyniki prób w locie prototypu samolotu „Junak" spowodowały powzięcie w 1949 r. decyzji o podjęciu seryjnej budowy tego samolotu. Postanowiono wyposażyć seryjne „Junaki" w mocniejsze silniki M-11FR (160 KM), których licencyjną produkcję miał właśnie podjąć przemysł silnikowy. W konstrukcji nowego samolotu przewidziano również szereg ulepszeń i zmian, których potrzeba wynikła w czasie prób.

Opracowanej nowej wersji samolotu i jego useryjnienie powierzono Wydzielonej Grupie Konstrukcyjnej Centralnego Studium Samolotów (WGK-CSS). Grupa pracowała we Wrocławiu pod kierunkiem prof. Jerzego Teisseyre z Politechniki Wrocławskiej, a w jej skład, oprócz inżynierów-konstruktorów: J. Lange i T. Grzybowskiego, wchodzili również dyplomanci tej uczelni: S. Mosica, W. Pietrzak, S. Pilecki, R. Nowowiejski, K. Sobczyk i A. Szafarz.

Oczywiście pewne prace modernizacyjne prowadzone były również w LWD w Łodzi, która zresztą utrzymywała stały kontakt z WGK-CSS (piszący te słowa, jako pracownik LWD, opracował dla nowego „Junaka" koncepcję i konstrukcję hamulców hydraulicznych, sterowanych niezależnie z obu miejsc oraz stały wiatrochron o płaskich szybach, stanowiący jednocześnie kozioł przeciwkopotażowy).

Prace modernizacyjne trwały dwa lata (1945 i 1950) i prowadzone były w dwóch etapach. Pierwszy prototyp „Junaka-2" wykonany został w WSK-Okęcie i oblatany przez pilota Wiktora Pełkę w lipcu 1949 r.

Nowy samolot poddano drobiazgowej ocenie, w wyniku której wprowadzono następnie cały szereg istotnych zmian i ulepszeń oraz usunięto wiele usterek. Próby i poprawki trwały 10 miesięcy i w maju 1950 r. przebudowany „Junak-2" został ponownie oblatany, tym razem przez Antoniego Szymańskiego. W czasie prób pilot ten miał niebezpieczną przygodę — wskutek wystąpienia drgań typu „flatter" w czasie lotu urwały się lotki. Pilot lądował przymusowo, niewiele tylko uszkadzając samolot. Podobną przygodę miał kiedyś Wiktor Pełka na „Zuchu-1". Tym razem ułamało się ramię dźwigni układu sterowania lotek i pilot stracił możność poruszania nimi. Na korzyść samolotu należy zapisać, że w obu tych wypadkach nie stracił on równowagi poprzecznej — stateczność okazała się wystarczająca. Obie usterki usunięto zresztą drogą zmian konstrukcyjnych i odtąd nie powtórzyły się one w żadnym samolocie.

Poprawiony „Junak-2" stał się wzorcem do produkcji seryjnej. Dokumentację seryjną przygotowała WGK-CSS. Pierwsze trzy samoloty seryjne zbudowane zostały w WSK w Mielcu. Potem jednak, wskutek podjęcia przez zakłady w Mielcu prac nad uruchomieniem licencyjnej produkcji odrzutowców, wytwarzanie „Junaków" przeniesiono do WSK-Okęcie, gdzie w latach 1952—54 wykonano dużą serię tych samolotów. W 1952 r. mgr. inż. Tadeuszowi Sołtykowi, który wskutek częściowej likwidacji LWD przeniósł się już poprzednio do WSK-Okęcie, za konstrukcję i wdrożenie do produkcji „Junaka-2" przyznana została Nagroda Państwowa II stopnia.

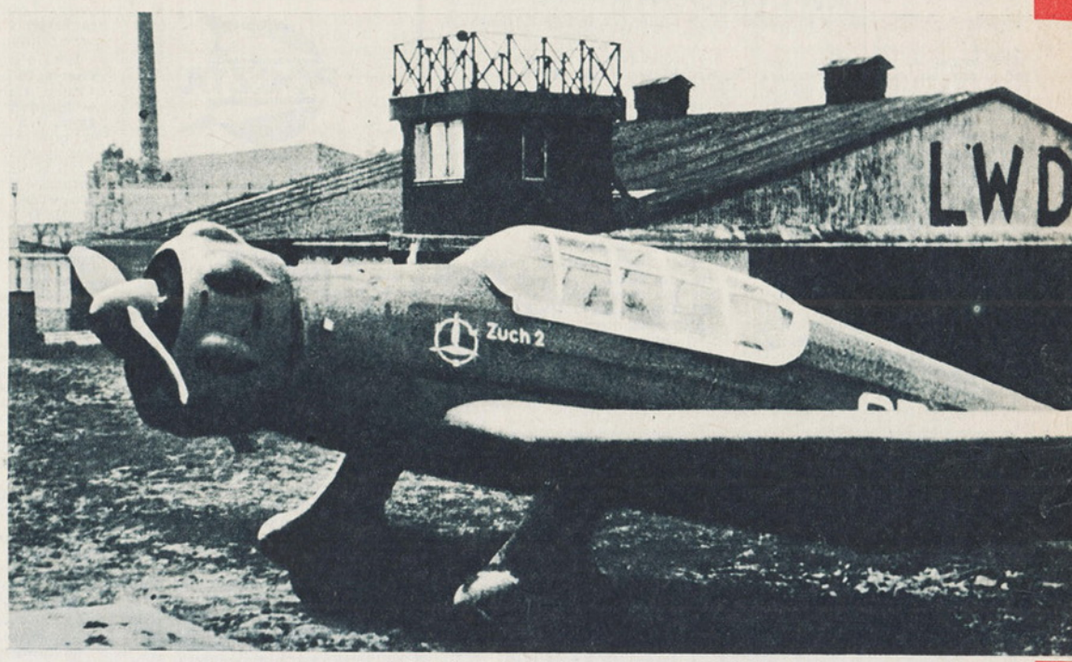
W następnym roku „Junak-2" przeszedł próbę państwową w Głównym Instytucie Lotnictwa. Przebiegła ona pomyślnie i wykazała, że samolot doskonale nadaje się do szkolenia i treningu wraz z pełną akrobacją. Seryjny „Junak-2" dość istotnie różnił się od swego pierwowzoru — „Junaka-1" z 1948 r. Oprócz mocniejszego silnika wprowadzono wiele udoskonaleń, częściowo przebadanych na samolotach „Zuch". Tak np. wprowadzono klapy — krokodyle, hamulce na koła i oddzielny stały wiatrochron, a całą osłonę kabiny wzmocniono. Poprawiono instalację oleju i paliwa, przebudowano tablice przyrządów, powiększono ster kierunku, rogowe odciążenie steru wysokości (który zresztą otrzymał metalowy dźwigar rurowy) zastąpiono wyważeniem osiowym, wprowadzono sterowane kółko tylne, poprawiono kształt i konstrukcję owiewek podwozia głównego itp.

Seryjne „Junaki-2" dostarczane były początkowo wyłącznie do szkół wojskowych. Po paru latach „Junaki" znalazły się również w aeroklubach, gdzie używane były do szkolenia, treningu i niekiedy do holowania szybowców.

Na tym jednakże nie zakończyła się kariera „Junaka". W 1952 r. postanowiono ponownie powołać do życia prototypowe biura konstrukcyjne, które w wyniku likwidacji LWD, a następnie CSS, przez koło dwa lata nie istniały. Biuro takie powstało w Instytucie Lotnictwa (sierpień 1952), z inicjatywy ówczesnego dyrektora naukowego ILot, prof. Władysława Fiszdona. Na czele biura stanął mgr inż. Tadeusz Sołtyk, a w gronie konstruktorów znaleźli się inż. inż.: Madeyski, Sznee, Wojtecki, Zwanicki, Błaszczyk, Lamparski, Kowalski i Świdziński oraz technicy: Bób, Bienacki, Budziński, Sulik, Tomaszewski i inni. Nowy zespół z zapałem przystąpił do pracy nad konstrukcją unowocześnionej wersji „Junaka", której dla odmiany nadano nazwę „Chwat". Nowy samolot miał zachowywać główne cechy konstrukcyjne „Junaka", jak np. konstrukcję skrzydła, kadłuba oraz zespół napędowy. Najistotniejszym udoskonaleniem miało być wprowadzenie chowanego podwozia. Chowane miało być tylko podwozie główne, przy czym golenie składane były w centropłat, w kierunku do kadłuba. Kółko ogonowe pozostało niechowane, jednakże zostało wyposażone w amortyzator oleo-pneumatyczny zamiast stalowego resoru „Junaka-2" (tu wypada sprostować mylną informację jaką podała niedawno „SP" — „Chwat" z całą pewnością miał mieć podwozie klasyczne, nie trójkołowe). Dalsze istotne zmiany polegały na wprowadzeniu osłony kabiny o polepszonej widoczności oraz wyposażenia radiowego. Poza tym konstrukcja samolotu została znacznie utechnologiczniona — zasługa współpracujących z zespołem technologów: inż. inż. Arcinowskiego, Lubońskiego i Kamińskiego.

„Chwat" nie został jednak zrealizowany, gdyż przeważyła koncepcja zastosowania w szkoleniu pilotów wojskowych samolotów o podwoziach trójkołowych z kołem przednim, które ułatwiałyby przechodzenie na odrzutowce.

Ponieważ postanowiona już wówczas konstrukcja „Biesa" była zadaniem długofalowym, trzeba było dla zaspokojenia palących potrzeb stworzyć szybko przejściowy typ samolotu o stałym, trójkołowym podwoziu, dokonując w tym celu odpowiedniej przeróbki „Junaka-2". Nowy samolot otrzymał oznaczenie „Junak-3". Trójkołowe podwozie składało się z wolnonośnych goleni głównych osadzonych na tylnym dźwigarze i ukośnej goleni przedniej, podpartej zastrzałem z niesterowanym kółkiem wyposażonym w tłumik drgań „shimmy". Do dalszych ważniejszych zmian należało wprowadzenie radiostacji pokładowej, radiopółkompasu i telefonu pokładowego. Część zespołów tego wyposażenia umieszczona została w centropłacie z prawej strony, co wywołało konieczność likwidacji znajdującego się tam zbiornika paliwa. Ze względu na zwiększenie masy całkowitej konstrukcji, zaszła potrzeba wzmocnienia pasów dźwigarów skrzydeł doczepnych.

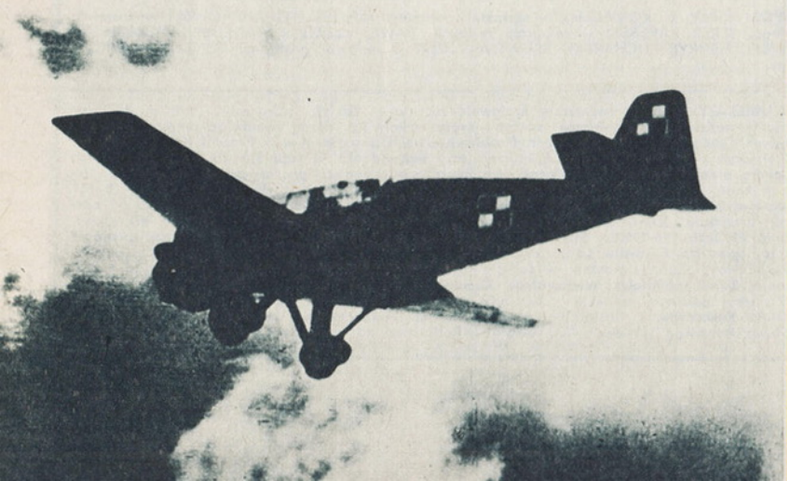


Prototyp „Zucha-2" SP-BAG przed hangarem fabrycznym LWD.

Dokumentacja konstrukcyjna i wykonanie prototypu zajęły około ośmiu miesięcy (jednocześnie trwały prace nad przeróbką samolotu CSS-13 na sanitarny S-13) i już w sierpniu 1953 r. prototyp „Junaka-3" został oblatany. Pierwsze loty odbyli piloci Wiktor Pełka i Andrzej Abłamowicz. Po próbach samolot został przekazany do produkcji seryjnej w zakładzie WSK-Okęcie, gdzie wykonano poważną serię tych samolotów. Seryjne „Junaki-3" zastąpiły w szkołach wojskowych „Junaki-2". Z biegiem lat „Junaki-3" znalazły się również w aeroklubach, przyczyniając się do podniesienia kwalifikacji naszych pilotów sportowych.

„Junak-2 i 3" to pierwszy samolot powojennej konstrukcji budowany w dużej serii — kulkuset sztuk. To również pierwszy samolot polskiej konstrukcji przyjęty na wyposażenie naszego lotnictwa wojskowego. Od „Junaka-2" stało się tradycją szkolenie polskich pilotów wojskowych na polskim sprzęcie. Tradycja ta trwa do dziś.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



„Junak-1" w locie.

Zdjęcia ze zbiorów Bazylego Krawczenki